This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google

Harvard College Library

GRADUATE SCHOOL
OF
BUSINESS ADMINISTRATION

THE GIFT OF

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Sweden - Järnvägskommittén, 1906

UNDERDÅNIGT BETÄNKANDE

ANGÅENDE

FÖRÄNDRAD ORGANISATION AF JÄRNVÄGSSTYRELSEN

OCH DÄRUNDER LYDANDE FÖRVALTNINGAR

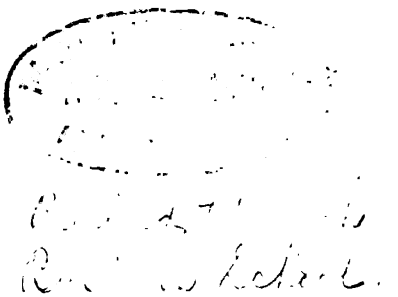
AFGIFVET AF

DEN AF KUNGL. MAJ:T DEN 4 AUGUSTI 1906 FÖR ÄNDAMÅLET TILLSATTA KOMMITTÉ

STOCKHOLM
IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.
1907.

Digitized by Google

WA
345
S97



Digitized by Google

Innehåll.

Underdånig skrifvelse till Konungen V
Inledning 1
Historisk öfversikt 5
Den nuvarande statsbaneorganisationens hufvuddrag 22
Kommitténs hufvudanmärkningar mot den nuvarande organisationen ... 30

Styrelsens arbetsbörda s. 30. — Dröjsmål med ärendenas afgörande s. 32. — Linjemyndigheternas ställning s. 34. — Distriktschefens ställning s. 39. — Distriktschefen föreståndare för trafikafdelningen s. 41. — Förvaltningens bristande affärsmässighet s. 43. — Styrelsens handlingsfrihet s. 45. — Granskningen af järnvägsförvaltningen s. 51. — Arbetsmetoderna s. 53. — Sammanfattning s. 55.

Kommitténs förslag till förändringar i den nuvarande organisationen ... 57
Linjemyndigheternas organisation 57

Olika system för en organisationsförändring s. 58. — Utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenhet s. 73. — Verklig chefsställning för distriktschefen s. 85. — Väsentligt högre aflöning för distriktschefen s. 97. — Förändring i sättet för ärendenas handläggning i distriktsförvaltning s. 100. — Ställföreträdare för distriktschefen s. 107. — Distriktsförvaltningarnas yttre organisation m. m. s. 108. — Centralverkstadens förvaltning s. 114. — Linjemyndigheternas befogenhet i fråga om vissa personalärenden s. 116.

Styrelsens organisation 123

Järnvägsfullmäktige s. 123. — Förändradt sätt för granskning af järnvägsförvaltningen s. 131. — Utvidgning af styrelsens handlingsfrihet s. 139. — Chefen s. 144. — Souschefen s. 148. — Afdelningscheferna s. 156. — Ärendenas föredragning och afgörande m. m. inom styrelsen s. 172. — Förenklade arbetsmetoder inom järnvägsförvaltningen s. 176. — Förändring i personaluppsättningen inom styrelsens afdelningar s. 182. — Sammanställningar rörande kommitténs förslag ifråga om tjänstebefattningar vid statens järnvägar s. 198.

Ledningen af statens järnvägsbyggnader 206

Byggnadsledningens hittillsvarande organisation s. 206. — Sakkunniges yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation s. 211. — Järnvägsstyrelsens utlåtande i anledning af de sakkunniges förslag s. 217. — Kommitténs yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation s. 222.

Järnvägsrådet 227
Särskilda meningar 237
Bilaga: Betänkande rörande järnvägsadministrationen af f. d. Eisenbahndirektionspräsidenten O. von Mühlenfels 244

Digitized by Google

Digitized by Google

Till KONUNGEN.

Genom nådigt beslut den 4 augusti 1906 uppdrog Eders Kungl. Maj:t åt en kommitté att afgifva underdånigt yttrande och förslag beträffande förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvalt-

Digitized by Google

ningar. Till ordförande i denna kommitté förordnade Eders Kungl. Maj:t undertecknad Sahlin samt till ledamöter undertecknade Gripenstedt, Lagercrantz, Nyström och Waller jämte direktören vid Stockholm—Västerås —Bergslagens järnväg, f. d. maskindirektören m. m. F. V. H. Pegelow och dåvarande kaptenen, ledamoten af Riksdagens andra kammare m. m. G. O. Wallenberg. Därjämte förklarade Eders Kungl. Maj:t, att afdelningschefen vid generalstabens kommunikationsafdelning skulle ingå såsom ledamot i kommittén vid behandlingen af frågor rörande statsjärnvägarnas fredsorganisation med hänsyn till deras ändamålsenliga användning i krigstid; och har i anledning häraf undertecknad Werner deltagit i kommitténs arbeten vid behandlingen af sist angifna frågor.

Kommittén, som sammanträdde första gången den 11 september 1906, var därefter samlad under senare delen af nyssberörda september och under därpå följande oktober månad. Sedan därvid kommitténs samtliga dåvarande ledamöter med undantag af Pegelow enat sig om vissa hufvudgrunder, på hvilka en förändrad organisation lämpligen borde hvila, samt vissa viktigare hufvuddrag för en sådan organisation, anhöllo Pegelow och Wallenberg, hvilken sistnämnde då skulle afresa för att tillträda den befattning såsom svensk minister i Tokio, till hvilken han under tiden blifvit utnämnd, om nådigt entledigande från kommittéuppdraget; och biföll Eders Kungl. Maj:t den 3 november 1906 dessa ansökningar samt förordnade undertecknade Ekman och Taube att i stället vara ledamöter i kommittén.

Kommitténs arbeten fortgingo därefter under tiden från och med den 14 november till och med den 15 december 1906, efter hvilken tid för justering af betänkandet erforderliga sammanträden ägt rum.

Sedan af statsrådet och chefen för civildepartementet med nådigt tillstånd tillkallade sakkunnige den 30 mars 1906 afgifvit till statsrådet och chefen för nämnda departement ställdt yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas, samt järnvägsstyrelsen däröfver den 23 april 1906 afgifvit infordradt utlåtande, har Eders Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 10 november 1906 öfverlämnat dessa handlingar till kommittén för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det kom-

Digitized by Google

mittén lämnade uppdraget. Därjämte har kommittén haft att behandla järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 18 november 1903 angående inrättande af en ny öfverdirektörsbefattning inom styrelsen, hvilken skrifvelse genom nådig remiss den 18 december 1903 öfverlämnats till den af Eders Kungl. Maj:t tillsatta kommittén för afgifvande af förslag rörande reglering af statens ämbetsverks och myndigheters löneförhållanden samt därefter, sedan samma skrifvelse af denna kommitté enligt af Eders Kungl. Maj:t meddelad föreskrift tillställts den af Eders Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 tillsatta kommittén för afgifvande af yttrande och förslag till reglering af löneförhållandena för järnvägsstyrelsen och järnvägsstaten i öfrigt, blifvit af sistnämnda kommitté öfverlämnad till nu förevarande kommitté.

För kommitténs räkning hafva vissa undersökningar och utredningar rörande järnvägsorganisationen verkställts af f. d. Eisenbahndirektionspräsidenten m. m. O. v. Mühlenfels, som i ämnet till kommittén afgifvit ett betänkande. Därjämte har kommittén vid behandling af särskilda delar af sitt uppdrag för afgifvande af upplysningar inkallat cheferna för järnvägsstyrelsens administrativa afdelning samt ban-, maskin- och trafikafdelningarna, adjungerade ledamoten J. E. Lundberg, bandirektören H. K. Groth, t. f. maskindirektören B. O. Ekman, trafikinspektören C. M. Looft samt stationsinspektorerna C. L. Öfverström och N. Nilsson.

Kommittén, som enligt det kommittén meddelade uppdraget yttrat sig jämväl angående lönerna till befattningshafvare vid järnvägsstaten, i den mån sådant yttrande betingats af de förslag i hufvudfrågan, som af kommittén framställts, har bland annat föreslagit ändradt sätt för tillsättande af generaldirektören och chefen för statens järnvägar samt ändrade aflöningsförmåner för denne befattningshafvare. I anledning häraf får kommittén i underdånighet anmäla, att, som till följd af kommitténs förslag bestämmelser rörande öfvergången till de af kommittén föreslagna nya förhållandena skulle erfordras endast med afseende å generaldirektörsbefattningen, kommittén icke utarbetat förslag till sådana öfvergångsbestämmelser utan ansett sig böra inskränka sig till att för Eders Kungl. Maj:t anmäla det eventuella behofvet af dylika bestämmelser i fråga om nämnda befattning.

Digitized by Google

Till fullgörande i öfrigt af det kommittén meddelade uppdraget får kommittén härmed öfverlämna betänkande och förslag till förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande distriktsförvaltningar jämte därtill fogade dels två af kommitténs ledamöter afgifna särskilda meningar och dels nyssberörda, af v. Mühlenfels utarbetade betänkande.

Undertecknad Sahlin har icke deltagit i handläggningen af frågan om aflöningsförmåner och pensionsvillkor för generaldirektören och chefen för statens järnvägar.

Underdånigst

MAURITZ SAHLIN.

J. Gripenstedt. H. L. F. Lagercrantz. John Nyström. Justus A. Waller.
Axel Ekman. Carl Taube. Erik Werner.

Ivar Tengstrand.

Stockholm den 8 mars 1907.

Digitized by Google

Inledning.

Kommitténs uppdrag.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 af frågan om omorganisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar yttrade föredragande departementschefen, enligt det till kommitten öfverlämnade utdraget af protokollet öfver civilärenden för nämnda dag, bland annat följande:

»Den organisation, järnvägsstyrelsen vid dess inrättande år 1863 erhöll, var visserligen, med hänsyn till järnvägstrafikens säregna art och ändamål, ordnad i något friare former än öfriga centrala statsinstitutioner, men att den anordnades väsentligen efter mönstret af de administrativa ämbetsverken är dock omisskännligt. I denna organisation har sedermera tid efter annan vidtagits ändringar och jämkningar, utan att någon rubbning i dess hufvuddrag ägt rum. Det synes mig emellertid kunna med skäl ifrågasättas, huruvida den organisationsform, som sålunda blifvit vald, kan, särskildt med den utveckling, denna gren af statens verksamhet numera erhållit, anses ändamålsenlig. Vid slutet af år 1904 utgjorde det i statsbanorna nedlagda byggnadskapitalet 435,519,262 kronor, deras inkomster för nämnda år uppgingo till 52,937,271 kronor och utgifterna till 38,036,333 kronor. Nettoinkomsten belöpte sig således till 14,900,938 kronor och utgjorde den största af statens ordinarie inkomsttitlar. En affär af så vidtomfattande beskaffenhet bör gifvetvis, för att största möjliga resultat må afvinnas densamma, skötas på ett så vidt görligt är fullt affärsmässigt sätt, något hvartill den nuvarande förvaltningen icke synes vara fullt anpassad. En omorganisation af järnvägsstyrelsen i antydd riktning kräfver emellertid en ingående och allsidig utredning, hvilken lämpligen synes mig böra öfverlämnas åt en kommitté, där sakkunskap och olika intressen äro representerade.

Ehuru en sådan kommitté icke torde böra för mycket bindas i sitt arbete genom på förhand gifna detaljföreskrifter, anser jag mig dock böra framhålla några synpunkter, hvilka jag funnit värda beaktande.

Digitized by Google

Generaldirektören, på hvars personliga insatser en rationell skötsel af statsbanerörelsen i hög grad är beroende, är på grund af nu gällande instruktion alltför mycket upptagen af detaljfrågor och löpande ärenden. Det synes därför angeläget att genom ändrade dispositioner tid beredes honom att ägna större uppmärksamhet åt hvad som bör vara hans hufvuduppgift, att planlägga och taga initiativ till de stora för järnvägsförvaltningen i dess helhet betydelsefulla frågorna.

Vidare synes mig böra tagas under ompröfning, huruvida icke vid generaldirektörens sida inom styrelsen kunde ställas representanter för den merkantila och industriella världen. Härigenom skulle under förutsättning af lyckligt val af personer tillföras styrelsen en fond af erfarenhet, som verksamt skulle bidraga till förverkligandet af det utaf mig förut angifna målet.

En sådan anordning komme därjämte att medföra andra fördelar af synnerlig vikt. Det kan väl sägas, att statsbanedriften skall, och måhända i främsta rummet, tillgodose det statsfinansiella intresset att direkt tillföra statsverket största möjliga inkomst. Men denna synpunkt bör, med hänsyn till järnvägsrörelsens i hela landets näringslif djupt ingripande betydelse, icke undanskymma en annan, kanske lika viktig, den nationalekonomiska. Jag syftar härvid i främsta rummet på den trafikerande allmänhetens anspråk på väl afvägda fraktafgifter. Betydelsen af en klok fraktpolitik kan enligt min uppfattning icke öfverskattas. Hvad staten här med ena handen gifver, kan med den andra fås mångdubbelt igen. Emellertid synes det mig uppenbart, att järnvägsstyrelsen, sådan den nu är sammansatt, icke kan vara så förtrogen med handelns, industriens och näringarnas behof, som för ändamålet vore önskligt. Det är väl sant, att sambandet mellan järnvägsstyrelsen samt landets industriella och merkantila kretsar förmedlas genom järnvägsrådet, men detta kan icke allt för ofta sammankallas, och det ligger dessutom i sakens natur, att en dylik rådgifvande församling icke kan utöfva samma inflytande på rörelsens förvaltning som personer, hvilka själfva äro medlemmar i styrelsen och mera omedelbart deltaga i ärendenas handläggning.

Ett önskemål, som vid frågan om en omorganisation af statens järnvägars förvaltning bör tagas i betraktande, är vidare vinnande af förenkladt arbetssätt och tidsenligare former för ärendenas afgörande i syfte att allmänheten må snabbare än hittills kunnat ske erhålla besked i frågor, som hänskjutits till järnvägsstyrelsens pröfning.

I sammanhang med omorganisationen af järnvägsstyrelsen synes mig äfven böra komma under ompröfning frågan om de nuvarande distriktsförvaltningarnas organisation. De ändringar inom statsjärnvägarnas förvaltning, som år 1897 vidtogos i hufvudsaklig öfverensstämmelse med 1893 års järnvägskommittés förslag, gingo i riktning af en decentralisation

Digitized by Google

med starkt organiserade distriktsförvaltningar. Redan vid förslagets framförande höjdes röster mot en dylik decentralisering. Erfarenheten från andra länder synes också gifva vid handen, att en af centralisation präglad järvägsförvaltning erbjuder öfvervägande fördelar. Särskildt vill jag erinra, att den i Preussen år 1895 genomförda omorganisationen skett med tillämpning af centralisationssystemet. Jag anser mig ock kunna med fog ifrågasätta, huruvida den 1897 skedda reformen varit till fromma för enhet och planmässighet i förvaltningen. Därför synes mig böra noggrant undersökas, om de nuvarande distriktsförvaltningarna böra såsom sådana bestå, och i hvarje fall huruvida desamma icke böra undergå en genomgripande omgestaltning.

Såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, bemyndigade Eders Kungl. Maj:t den 22 december 1905 statsrådet och chefen för civildepartementet att tillkalla sakkunniga personer för att afgifva yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Sedan sakkunniga blifvit utsedda, hafva de aflämnat ett i sådant hänseende uppgjordt förslag, hvarefter järnvägsstyrelsen afgifvit infordradt utlåtande i anledning däraf. Den af mig ifrågasatta kommittén bör vid fullgörandet af sitt uppdrag taga jämväl denna fråga i noggrant öfvervägande, enär ofvannämnda sakkunnigas förslag är uppgjordt, under förutsättning att ej någon mera ingående omorganisation af järnvägsstyrelsen i sammanhang härmed skulle ske.

Vidare tillåter jag mig påpeka, hurusom Eders Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 uppdragit åt en kommitté att afgifva yttrande och förslag till reglering af löneförhållandena för järnvägsstyrelsen och järnvägsstaten i öfrigt. Detta uppdrag behöfver dock ej verka inskränkning i rätten för den af mig nu förordade kommittén att i afseende å löner afgifva de yttranden, som kunna betingas af de förslag i hufvudfrågan, hvarmed kommittén kan framkomma.»

På grund af hvad sålunda anförts, hemställde departementschefen, att åt nu förevarande kommitté måtte gifvas i uppdrag att afgifva underdånigt yttrande och förslag beträffande förändrad organisation af järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar; och blef denna hemställan af Kungl. Maj:t bifallen.

Omfattningen af kommitténs undersökningar och förslag.

För fullgörande af det kommittén sålunda meddelade uppdraget har kommittén verkställt en undersökning af statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation och det sätt, hvarpå densamma fungerar. Därjämte har kommittén genom granskning af de såväl i styrelsen som hos vissa linjemyndigheter förda diarier, registratur, föredragningslistor m. m. låtit före-

Digitized by Google

taga en närmare utredning rörande dels antalet och beskaffenheten af de ärenden, som handläggas och afgöras af de olika järnvägsinstanserna, och dels ärendenas fördelning mellan de olika afdelningarna och byråerna inom styrelsen.

En betydande del af det på järnvägsstyrelsen ankommande arbetet utföres å de inom styrelsen inrättade kontoren, bland hvilka de mest omfattande äro kontrollkontoret och statistiska kontoret. Det skulle därför kunna antagas, att, då fråga är om en omorganisation af styrelsen, de för bedömandet af denna fråga erforderliga undersökningarna skulle utsträckas jämväl till de styrelsen underlydande kontorens arbetssätt och personaluppsättning. Verkställandet af en undersökning rörande dessa kontors behof af nydaning och uppgörandet af ett förslag i sådant afseende skulle emellertid för kommittén föranleda en betydande tidsutdräkt; och då ett förslag till omorganisation af styrelsen och dess byråer kan uppgöras och äfven sättas i verket, utan att därför behöfver afvaktas liknande förslag i fråga om styrelsekontoren, har kommittén under för handen varande förhållanden ansett det böra lämnas åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning och framställa förslag i sistberörda afseende.

De undersökningar, som af kommittén verkställts, och de förslag, kommittén med stöd af dessa kommer att framlägga, afse alltså icke de under styrelsen lydande kontoren och komma icke heller i allmänhet att omfatta lägre linjemyndigheter än distriktsförvaltningarna. De omfatta ej heller vare sig antalet eller fördelningen på olika byråer och expeditioner af de hos styrelsen och hos linjemyndigheterna anställda olika befattningshafvare, som för närvarande åtnjuta arfvoden efter klass, d. v. s. sådana arfvoden, som med tillämpning af aflöningsreglementets löneklassreglering för hvarje år bestämmas af Kungl. Maj:t för af Kungl. Maj:t jämväl till antalet bestämda befattningar.

Uppställningen af kommitténs betänkande.

Då kommittén nu går att i detta betänkande framlägga resultatet af de af kommittén sålunda verkställda undersökningarna och de förslag, till hvilka samma undersökningar hafva gifvit anledning, har kommittén ansett sig först böra meddela en kortfattad *historisk öfversikt* rörande statsbaneorganisationens utveckling samt en likaledes kortfattad redogörelse för *den nuvarande statsbaneorganisationens hufvuddrag.* Härpå följa i betänkandet angifvandet af *kommitténs hufvudanmärkningar mot den nuvarande organisationen* samt framläggandet af *kommitténs förslag till förändringar i samma organisation,* hvarefter kommittén under särskilda afdelningar framställer förslag rörande sättet att ordna *ledningen af statens järnvägsbyggnader* samt förslag till omorganisation af *järnvägsrådet.*

Digitized by Google

Historisk öfversikt.

Banorna förvaltade i sammanhang med byggnaderna.

Allt eftersom de först färdigbyggda stambanedelarne öppnades för allmän trafik, ställdes den personal, som å dem ombesörjde järnvägsdriften, under befäl af vederbörande öfveringenjör vid statens järnvägsbyggnader. I den mån de trafikerade statsbanelinjerna tillväxte, tillsattes för ombesörjandet af deras förvaltning särskilda tjänstemän, nämligen vid trafikafdelningen trafikdirektörer, vid maskinafdelningen maskiningenjörer och sedermera, då en tredje afdelning, ingenjörsafdelningen, såsom banafdelningen till en början benämndes, uppkommit, vid denna afdelning baningenjörer. Ledningen af förvaltningen jämväl af de trafikerade banorna tillkom chefen för statens järnvägsbyggnader. Genom nådigt bref den 4 april 1862 förklarades chefen för statens järnvägsbyggnader, på grund af det honom meddelade bemyndigandet att vid statens järnvägsbyggnader antaga erforderlig tjänstemannapersonal, berättigad låta vid hvar och en af de då trafikerade statsbanornas hufvudstationer — Stockholm, Göteborg och Malmö — anställa en intendent, som inom sitt distrikt skulle utgöra den verkställande och sammanhållande myndigheten samt tillika förmedla förhållandet till de lokala myndigheterna och allmänheten.

1863 års organisation.

Genom nådigt bref den 30 december 1862 förordnade emellertid Kungl. Maj:t, att den myndighet och förvaltning, som dittills utöfvats af chefen för statens järnvägsbyggnader, skulle från och med 1863 års ingång fördelas på två särskilda styrelser. Den ena af dessa skulle under benämning styrelsen för statens järnvägstrafik öfvertaga befattningen med alla de ärenden, som afsåge ordnandet af allmänna trafiken å stambanorna, i den mån de vore eller blefve färdigbyggda, vidmakthållandet af banorna jämte därtill hörande byggnader, verkstäder, materiel m. m. äfvensom uppbörden och förvaltningen af därvid inflytande medel. Den andra styrelsen skulle under benämning styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader hafva att, intill dess annorlunda kunde varda förordnadt, utöfva högsta ledningen af nybyggnadsarbetena vid statens stambanor och hvad därmed hade gemenskap.

Digitized by Google

Enligt sistberörda nådiga bref skulle styrelsen för statens järnvägstrafik tillsvidare utgöras af en chef under benämning generaldirektör med ensam beslutanderätt äfvensom af tre intendenter — en för hvartdera af stambanornas dåvarande tre hufvuddistrikt — samt en byråchef. Intendenterna skulle det åligga dels att en hvar inom sitt distrikt utöfva befäl och hafva uppsikt öfver vederbörande personal, förvaltning, uppbörd och materiel, dels ock att tillika å vissa tider sammanträda i styrelsen vid afgörande därstädes af viktigare angelägenheter, som anginge stambanorna i deras helhet, därvid hvarje intendent borde anmäla de frågor, hvilka han ansåge böra komma under gemensam pröfning, äfvensom föredraga de ärenden i öfrigt, som särskildt anginge hans distrikt. Hvad beträffar byråchefen skulle denne hafva att bereda och i styrelsen föredraga alla öfriga dit inkommande mål och ärenden, expediera styrelsens beslut samt närmast under generaldirektören vaka däröfver, att de vid styrelsen anställda tjänstemännen fullgjorde sina åligganden.

Närmast under ledamöterna ställdes å byråafdelningen registrator, notarier, kamrerare, revisor och kassör samt å den egentliga trafikafdelningen dels särskilda kontor, nämligen kontrollkontoret, milkontoret, styrelsens telegrafkontor och statistiska kontoret, dels ock en kontrollerande maskiningenjör och en telegrafdirektör, de båda sistnämnda för att användas för inspektion.

Hvad angår den egentliga linjeförvaltningen, skulle enligt nådiga brefvet den 6 februari 1863, angående interimsstat för statens järnvägstrafik, å de tre trafikdistrikt, i hvilka statens järnvägar voro indelade, närmast under intendenterna anställas: vid trafikafdelningen trafikdirektörer, en på hvarje distrikt, och under dem trafikdirektörsassistenter, vid maskin- och förrådsafdelningen på hvarje distrikt en maskiningenjör och under honom en maskiningenjörsassistent samt vid ingenjörsafdelningen, såsom banafdelningen då fortfarande benämndes, å hvarje distrikt en öfveringenjör och under honom en baningenjör för hvarje bansektion.

1866 års organisationsförändring.

I denna endast provisoriskt fastställda organisation vidtogs snart nog en väsentlig förändring. Intendenternas ställning såsom på en gång ledamöter i styrelsen och chefer för trafikdistrikt visade sig nämligen ohållbar. Sedan intendenterna vid första och andra trafikdistrikten en i sänder under jämförelsevis längre tider oafbrutet tjänstgjort i styrelsen, blef på framställning af styrelsen genom nådigt bref den 13 juli 1866 stadgadt, att nämnda båda intendenter skulle inkallas till daglig tjänstgöring i styrelsen; och förordnades genom samma nådiga bref,

att intendenten vid första trafikdistriktet skulle bereda och i sty-

Digitized by Google

relsen föredraga alla ärenden, som anginge trafikdistriktens ban- och maskinafdelningar och den vid dessa afdelningar anställda personalen, samt kontrasignera därom utgående expeditioner;

att intendenten vid andra trafikdistriktet skulle bereda och föredraga de ärenden, som tillhörde trafikafdelningen och den därvid anställda personalen, samt kontrasignera därom utgående expeditioner äfvensom hafva inseendet öfver kontrollkontoret; samt

att byråchefen skulle bereda och föredraga alla ärenden, som anginge den allmänna ekonomien, redogörelseverket, kassaförvaltningen och statistiken, hafva inseendet öfver kansliet, statistiska kontoret, boksluts-, kassa- och milkontoren med därvid anställd personal samt kontrasignera alla därom utgående expeditioner.

I öfrigt stadgades, att styrelsen skulle äga att åt ledamöterna uppdraga att göra inspektionsresor på distrikten, i den mån sådana ansåges behöfliga, samt att, i händelse något ärende förekomme till afgörande inom styrelsen under den ordinarie föredragandens frånvaro, generaldirektören ägde bestämma, hvilken bland öfrige föredragande skulle handlägga ärendet och kontrasignera den utgående expeditionen.

Intendenten vid tredje distriktet — Malmödistriktet — bibehölls fortfarande i sin intendentsbefattning.

Trafikstyrelsens organisationsförslag af år 1867.

Den 23 december 1867 afgaf därefter trafikstyrelsen underdånigt förslag till bland annat en definitiv organisation af statens järnvägstrafiks förvaltning.

Enligt detta förslag skulle förvaltningen fördelas på fyra särskilda afdelningar, nämligen

byråafdelningen, hvartill skulle höra kansli-, kameral-, kassa-, statistiska och sådana ärenden, som anginge förvaltningen i allmänhet;

banafdelningen, som skulle besörja bevakningen och vidmakthållandet af banor och telegraflinjer, underhållet af järnvägens fasta egendom samt utförandet af nya byggnader och anläggningar;

maskinafdelningen, hvartill skulle höra den rörliga materielens anskaffning, vård och underhåll, dragkraftens tillhandahållande samt förrådens förseende och vård; och

trafikafdelningen, som skulle ombesörja den egentliga trafiken eller dels befordrandet af personer, gods och telegram, dels taxor och tariffer för sådan befordran, dels ock stationernas uppbörd och redovisning af inflytande trafik- och telegraminkomster.

Förvaltningen skulle handhafvas af en centralstyrelse, som skulle utgöras af en generaldirektör såsom chef i styrelsen och tillsvidare tre

Digitized by Google

ledamöter, hvilka skulle vara föredragande och chefer för de olika afdelningarna, nämligen en byråchef för byråafdelningen, en öfverdirektör för ban- och maskinafdelningarna — hvilka båda afdelningars angelägenheter ansågos kunna handhafvas af samma ledamot i styrelsen, under förutsättning att denne erhölle ett tekniskt biträde antingen genom kontrollerande maskiningenjören eller genom maskindirektören vid distriktet närmast hufvudstaden — samt en öfverdirektör för trafikafdelningen.

I fråga om de förändringar i styrelsens personal, som i öfrigt ansågos behöfliga, torde böra nämnas, att enligt förslaget skulle inrättas följande befattningar, nämligen å byråafdelningen en ombudsmansbefattning, å ban- och maskinafdelningen en assistents-, en arkitekts- och en förrådskontrollörsbefattning samt å trafikafdelningen en assistentsbefattning.

Ifrågavarande organisationsförslag innehöll beträffande styrelsens och ledamöternas befogenhet m. m. bland annat följande bestämmelser.

Reglementen för trafiken på statens järnvägar och taxa för afgifterna äfvensom reglementen för personalens antagande, entledigande, tjänstledighet, bestraffning, aflöning och pensionering skulle efter förslag af styrelsen utfärdas af Kungl. Maj:t, hvaremot styrelsen skulle äga ej mindre att till efterrättelse fastställa tjänstgöringsreglementen än äfven att i öfverensstämmelse med de i förslaget stadgade grunder meddela särskilda instruktioner för den under styrelsen lydande personalen.

Då ärendenas vikt och beskaffenhet ej ansåges fordra samtliga ledamöters närvaro, skulle de kunna af generaldirektören jämte föredraganden handläggas och afgöras.

Öfverdirektör skulle äga att på eget ansvar och genom direkta order till cheferna för linjeförvaltningen eller till de under dessa lydande afdelningsföreståndare meddela sådana detaljbestämmelser, hvilka kunde vara behöfliga såsom en omedelbar tillämpning af styrelsens beslut eller af gällande reglementen och instruktioner. Hvarje ledamot skulle dessutom vara behörig att infordra upplysningar i ärenden, som anginge hans afdelning.

Hvad angår linjeförvaltningen skulle genom den förändrade organisation, som föreslagits för styrelsen, intendentens ställning gifvetvis också blifva annorlunda än förut. Då hvarje förvaltningsgren erhölle sin ständiga föredragande och chef inom styrelsen, skulle intendentens egenskap af ledamot upphöra, hvarförutom på hvarje afdelningschef inom styrelsen skulle komma att öfverflyttas en del af det ansvar för afdel-

Digitized by Google

ningens verksamhet, som dittills ensamt ålegat intendenten. Af den förändrade betydelse intendentsbefattningen sålunda skulle erhålla, ansåg styrelsen, att det borde följa äfven en förändring till namnet; och styrelsen föreslog därför, att den, åt hvilken högsta befälet å hvarje distrikt uppdroges, måtte benämnas distriktschef, hvilken benämning egentligare skulle angifva befattningens blifvande karaktär.

Distriktschefens åligganden skulle enligt den nya organisationsplanen i hufvudsak omfatta det direkta befälet öfver distriktets tjänstemanna- och betjäningspersonal, ansvarigheten för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet, öfvervakandet af reglementens och instruktioners efterlefnad, afgifvandet af förslag vid tjänsters tillsättande och tjänstemäns befordran inom de fastställda arfvodesklasserna, antagandet och förordnandet af betjäningen samt utöfvandet af den disciplinära bestraffningsrätten, allt inom bestämda gränser, som styrelsen skulle äga att närmare fastställa.

För linjebefälet i öfrigt föreslog styrelsen, förutom att vid byråafdelningen skulle anställas en byråassistent hufvudsakligen såsom sekreterare åt distriktschefen, egentligen endast vissa namnförändringar. Sålunda skulle föreståndaren för banafdelningen benämnas bandirektör och föreståndaren för maskinafdelningen maskindirektör samt dennes närmaste man kallas maskindirektörsassistent.

I fråga om beskaffenheten af järnvägspersonalens anställning föreslog styrelsen i ett samma dag som organisationsförslaget afgifvet förslag till reglemente för antagande och entledigande af personalen,

att de ämbetsmän, nämligen generaldirektören, afdelningscheferna inom styrelsen och distriktscheferna, som skulle förordnas af Kungl. Maj:t, äfven skulle kunna, den förstnämnde omedelbart och de senare på generaldirektörens eller styrelsens anmälan, af Kungl. Maj:t i samma ordning skiljas från sina befattningar eller förflyttas till andra tjänster; samt

att alla öfriga tjänstemän och all betjäning, som antingen omedelbart af styrelsen eller efter dess uppdrag af underlydande befälhafvare förordnades, äfven skulle af styrelsen kunna ej mindre entledigas antingen omedelbart för grofva tjänstefel eller efter 3 månaders förutgången uppsägning på grund af visad olämplighet för innehafvande befattning eller i händelse af tjänstens beslutade indragning än äfven förflyttas till fast tjänst eller tillfällig tjänstgöring på annan ort.

Å andra sidan skulle tjänsteman eller betjänt, som åtnjöte månadsaflöning, icke äga att utan styrelsens bifall lämna sin befattning, med mindre än att han uppsagt densamma 3 månader förut.

Digitized by Google

Slutligen skulle äfven rättighet att bestraffa fel, som ej innefattade brott mot allmän lag, inrymmas åt styrelsen med befogenhet för styrelsen att inom vissa gränser öfverflytta denna myndighet på distriktsbefälet.

Sakkunniges utlåtande.

Öfver trafikstyrelsens organisationsförslag liksom ock öfver andra af styrelsen samtidigt därmed afgifna och med järnvägsförvaltningens organisation sammanhängande förslag ansåg Kungl. Maj:t sig böra höra några utom förvaltningen af statens järnvägstrafik stående, men med järnvägstrafikförhållandena i allmänhet förtrogna, insiktsfulla män; och anförtrodde Kungl. Maj:t denna granskning åt öfversten, friherre Nils Ericson, ordföranden i direktionen för Gäfle-Dala järnväg P. Murén och trafikdirektören vid Köping—Hults järnväg M. Agrelius.

Dessa kommitterade förklarade sig icke kunna annat än godkänna den synpunkt, från hvilken styrelsen vid förslagens upprättande utgått, och vitsordade den sakkännedom, som utmärkte förslagen. I fråga om organisationsförslaget ansågo kommitterade sig emellertid böra göra vissa erinringar bland annat att bandirektörsbefattningarna skulle uteslutas ur förslaget.

Kungl. Maj:ts framställning.

Kungl. Maj:t fann däremot icke giltiga skäl förekomma att ur aflöningsstaten utesluta bandirektörsbefattningarna, utan ansåg sig böra i staten bibehålla en bandirektör på hvarje distrikt. Därefter blef styrelsens organisationsförslag i hufvudsak oförändradt underställdt Riksdagens pröfning.

I fråga om personalens anställning föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen godkänna den bestämmelsen, att ämbets- och tjänstemän samt betjänte vid styrelsen för statens järnvägstrafik samt vid den under nämnda styrelse lydande trafikstaten skulle innehafva sina beställningar endast på förordnande och kunna från dem skiljas eller till andra beställningar inom trafikstaten förflyttas af samma myndighet, som dem antagit, äfvensom att öfriga villkor för antagande, entledigande eller förflyttning af den personal, som tillsattes af trafikstyrelsen, borde bestämmas i särskildt af Kungl. Maj:t fastställdt reglemente.

Riksdagens beslut m. m.

I sin skrifvelse den 13 maj 1868 angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel förklarade Riksdagen sig bifalla bland annat Kungl. Maj:ts här ofvan omförmälda förslag rörande arten af järnvägspersonalens anställning. Beträffande däremot organisationsförslaget anförde Riksdagen, att inom Riksdagen åtskilliga

Digitized by Google

betänkligheter yppat sig särskildt mot inrättandet af de föreslagna distriktschefsplatserna. Riksdagen anhöll därför, att Kungl. Maj:t ville taga i öfvervägande, huruvida icke dessa tjänster skulle kunna utgå ur förslaget, i sammanhang hvarmed Riksdagen tillika ifrågasatte, huruvida icke betydliga inskränkningar skulle kunna ske i antalet af de vid järnvägstrafiken anställda ämbets- och tjänstemän samt betjänte. I samma skrifvelse anhöll Riksdagen dessutom, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande bland annat, om icke styrelserna öfver statens järnvägsbyggnader och järnvägstrafik skulle kunna sammanföras till en enda styrelse.

Med anledning af Riksdagens skrifvelse i hvad den afsåg frågan, huruvida distriktschefsbefattningarna kunde indragas samt inskränkningar i öfrigt ske i tjänstepersonalens antal m. m., afgaf trafikstyrelsen, som däröfver hördes, utlåtande af den 31 december 1868.

Styrelsen meddelade däruti, att styrelsen redan vidtagit och fortfarande komme att vidtaga åtgärder för vinnande af den minskning i tjänstepersonalens antal, som rimligtvis kunde äga rum. Beträffande distriktschefsbefattningarna framhöll styrelsen bland annat, hurusom det funnes två olika system för det ständiga öfvervakandet af hushållningen och tjänstgöringen å linjen. Detta kunde nämligen ske antingen, med vissa trafikområden såsom indelningsgrund, af en myndighet motsvarande distriktschefen eller ock, med de särskilda förvaltningsgrenarna såsom indelningsgrund, af vederbörande afdelningschefer eller särskilda inspektörer. Styrelsen tilltrodde sig icke att utan praktisk pröfning kunna afgöra, hvilketdera systemet vore att föredraga. En sådan pröfning läte sig emellertid göra; och kunde en början till pröfning af det förra systemet anses redan vara gjord därigenom, att under dåvarande förhållanden intendenturen vid tredje distriktet i själfva verket vore att betrakta såsom ett distriktschefsämbete, sådant styrelsen i sitt förslag framställt detsamma.

I den proposition, som Kungl. Maj:t aflät till 1869 års Riksdag angående vissa grunder för förvaltningen af statens järnvägstrafik m. m., upptogos icke några arfvoden till distriktschefer. Kungl. Maj:t hade visserligen efter öfvervägande af hvad i trafikstyrelsens utlåtande af den 31 december 1868 förekommit funnit, att den utgift, som för distriktschefsbefattningarna beräknats, icke kunde undvaras, men ansåg att för det dåvarande, innan det ena eller det andra af de utaf trafikstyrelsen omförmälda system för ett permanent öfvervakande af linjeförvaltningen blifvit vidare praktiskt pröfvadt, det icke borde definitivt bestämmas, huruvida distriktschefsämbeten skulle införas eller nämnda öfvervakande lämpligare skulle på annat sätt anordnas. Kungl. Maj:t föreslog därför

Digitized by Google

att styrelsen i stället för de fasta distriktschefsarfvodena skulle äga att, intill dess definitivt beslut fattats om sättet för hela linjeförvaltningens permanenta öfvervakande, för detta ändamål årligen disponera ett belopp af 15,000 riksdaler.

Bestämmelser om nya byggnader och anläggningar.

I samma proposition framlade Kungl. Maj:t jämväl förslag till stadganden rörande nya byggnader och anläggningar, och hemställde Kungl. Maj:t, att Riksdagen måtte medgifva, att i sådant afseende finge gälla den bestämmelsen, att ny anläggning eller byggnad af större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår mellan två stationer, icke skulle få vid redan till trafik upplåten statsbana verkställas, förr än behofvet blifvit af Riksdagen pröfvadt och godkändt. Riksdagen skulle det också tillkomma att besluta de villkor i afseende å kostnaden, hvarunder anslutning till statsbana finge äga rum för bibana, som därefter af enskilda anlades*). I fråga om erforderlig utvidgning af redan befintlig anläggning och byggnad eller verkställande af ny sådan utaf mindre betydenhet, såsom anordnande af hållplats, mötesplats eller dylikt, skulle Kungl. Maj:t äga att därom besluta; och skulle kostnaden därför intagas i det förslag till specifik kostnadsstat för järnvägstrafiken, som styrelsen vid slutet af hvarje år hade att för det nästföljande året underställa Kungl. Maj:ts pröfning och fastställelse.

Riksdagen, som beträffande de af Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna rörande nya byggnader och anläggningar vid de redan trafikerade banorna ansåg, att då större utvidgningar af stationer och bangårdar kunde föranleda lika betydliga kostnader som nya anläggningar, äfven sådana större utvidgningar borde underställas Riksdagens pröfning, biföll i öfrigt Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition i de delar, om hvilka här ofvan varit fråga.

1869 års instruktion.

Den 17 september 1869 utfärdade därefter Kungl. Maj:t den första instruktionen för styrelsen för statens järnvägstrafik.

Denna instruktion var i fråga om styrelsens sammansättning m. m. affattad i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens organisationsförslag. Beträffande linjeförvaltningen innehöll instruktionen icke några föreskrifter om de särskilda befattningshafvarne, utan stadgades endast helt allmänt, att den ständiga tillsynen öfver linjeförvaltningen skulle

*) Sedermera har den uppfattningen gjort sig gällande, att kostnaden för enskild banas anslutning till statsbanan skall gäldas af den anslutande banans ägare.

Digitized by Google

utöfvas af styrelsen med den personal, som Kungl. Maj:t efter förslag af styrelsen för hvarje år uti stat bestämde.

Bestämmelser rörande linjemyndigheternas organisation.

I sammanhang med fastställande af omkostnads- och arfvodesstater för år 1870 meddelades genom nådigt bref den 4 februari 1870 bestämmelser rörande den ständiga tillsynen öfver linjeförvaltningen, hvilka bestämmelser afsågo, att under året skulle samtidigt försökas de båda olika system för anordnandet af denna tillsyn, som omförmälts i trafikstyrelsens underdåniga skrifvelse den 31 december 1868.

Genom ifrågavarande nådiga bref föreskrefs nämligen, att tillsynen öfver linjeförvaltningen skulle under år 1870 utöfvas å tredje trafikdistriktet af dåvarande intendenten för samma distrikt med de skyldigheter, som dittills ålegat denne intendent, och med befogenhet i enlighet med bestämmelserna i instruktionen för styrelsen den 17 september 1869, samt å första och andra trafikdistrikten af öfverdirektörerna, hvar för sina afdelningar, med biträde af nödig inspektionspersonal, dock att styrelsen, för sammanhållningen af de olika afdelningarnas verksamhet samt med afseende å distriktets förhållande till främmande myndigheter och personer, ägde förordna någon af afdelningsföreståndarna vid distriktet att under benämning af tjänstförrättande intendent föra befälet samt utöfva den myndighet, som gällande trafikreglemente tillade intendenten. Afdelningsföreståndarna å första och andra distrikten skulle direkt inför öfverdirektörerna ansvara för den inre ordningen och hushållningen inom hvarje afdelning, och en af afdelningsföreståndarna skulle såsom t. f. intendent vara föreståndare för byråafdelningen.

Genom nådigt bref den 29 december 1870 fastställdes samma anordning att gälla för linjeförvaltningen jämväl för år 1871. Ändring häruti blef emellertid under året gjord genom nådiga brefvet den 9 juni 1871. Jämte det Kungl. Maj:t därigenom förklarade, att nordvästra stambanan, linjen mellan Laxå och norska gränsen, skulle bilda ett särskildt distrikt, och att förvaltningen af detta distrikt skulle hvila på samma grunder, som vore gällande för första och andra distrikten, medgaf nämligen Kungl. Maj:t, att intendenten vid tredje distriktet finge inkallas till styrelsen att tills vidare tjänstgöra som inspektör vid ban-, maskin- och trafikafdelningarna enligt instruktion, som af styrelsen honom delgåfves, samt med rättighet för styrelsen att vid förefallande behof förordna denne inspektör att vikariera för ledamot hos styrelsen. I sammanhang härmed förordnade Kungl. Maj:t, att den ständiga tillsynen öfver förvaltningen af tredje trafikdistriktet skulle tills vidare ordnas

Digitized by Google

enligt samma grunder, som i nådiga brefvet den 29 december 1870 fastställts för första och andra distrikten.

Särskild öfverdirektör för maskinafdelningen m. m.

Genom nådigt bref den 6 juni 1873 medgaf Kungl. Maj:t tillsättandet af en särskild öfverdirektör för maskinafdelningen, och den 24 september 1875 biföll Kungl. Maj:t trafikstyrelsens hemställan, att ett femte trafikdistrikt finge bildas, omfattande linjerna norr om Stockholm.

1875 års instruktion.

Ny instruktion för trafikstyrelsen utfärdades den 5 november 1875. Denna instruktion, i hvilken den allmänna bestämmelsen bibehölls, att den ständiga tillsynen öfver linjeförvaltningen skulle utöfvas af styrelsen med den personal, Kungl. Maj:t efter förslag af styrelsen för hvarje år i stat bestämde, skilde sig i hufvudsak från den äldre instruktionen endast därigenom, att i den förra funnos bestämmelser rörande den nyinrättade öfverdirektörsbefattningen vid maskinafdelningen, samt att de åligganden, som tillkommo inspektören, närmare angåfvos. Denne sistnämnde befattningshafvare, hvars tjänsteverksamhet redan dessförinnan utsträckts jämväl till byråafdelningen och alltså omfattade samtliga afdelningarna, ålåg det enligt instruktionen att genom resor å statsbanorna iakttaga, huru tjänsten sköttes vid linjeförvaltningens samtliga afdelningar, att enligt styrelsens föreskrifter å styrelsens vägnar utöfva den tillsyn öfver enskilda järnvägar och dessas materiel, som tillkomme styrelsen, samt att, där ej annorlunda förordnades, under semester eller laga förfall för öfverdirektör förvalta dennes ämbete.

Ändrade tjänstebefattningar.

Efter instruktionens utfärdande förordnade Kungl. Maj:t dels genom nådigt bref den 23 december 1881, att föredraganden och chefen för byråafdelningen skulle i likhet med styrelsens öfriga ledamöter benämnas öfverdirektör, samt att sekreterarebefattningen skulle ersättas af en öfverdirektörsassistenttjänst å byråafdelningen, dels ock genom nådigt bref den 31 maj 1888, att inspektörstjänsten skulle indragas, i sammanhang hvarmed bestämdes, att öfverdirektörsassistent vid förfall för öfverdirektör skulle inträda såsom dennes vikarie. Hvad inspektörstjänstens indragning beträffar, visade det sig emellertid nödvändigt att redan från och med år 1891 vid maskinafdelningen upptaga ett särskildt maskindirektörsarfvode för anställande af en maskininspektör med åliggande ej mindre att utöfva tillsyn öfver statens järnvägars materiel än äfven att tillhandagå styrelsen med verkställande af besiktningar och utöfvande af kontroll å de enskilda banornas materiel.

Digitized by Google

Järnvägsbyggnadernas ledning till trafikstyrelsen.

En mera betydelsefull förändring i fråga om styrelsens för statens järnvägstrafik organisation vidtogs genom Kungl. Maj:ts beslut den 31 maj 1888, genom hvilket ledningen af statens järnvägsbyggnader öfverflyttades till denna styrelse, som därefter enligt nådig kungörelse den 28 september 1888 erhöll benämningen järnvägsstyrelsen.

Frågorna om nya byggnader och anläggningar samt specifik kostnadsstat.

Det har nyss angifvits, hurusom 1869 års Riksdag med visst tillägg godkände af Kungl. Maj:t framställdt förslag till bestämmelser rörande gränserna för Riksdagens och Kungl. Maj:ts beslutanderätt i fråga om de byggnader och anläggningar, som erfordrades för de redan trafikerade banorna. Dessa bestämmelser, ehuru af Riksdagen egentligen antagna att gälla endast för år 1870, hade ansetts allt fortfarande äga tillämplighet, men då de emellertid befunnits alltför sväfvande, hemställde 1894 års Riksdag, att Kungl. Maj:t vid uppkommande frågor om till- eller ombyggnader vid statens järnvägstrafik, hvilka på grund af sin omfattning måste anses komma att medföra större kostnader, måtte före sådana frågors afgörande underställa desamma Riksdagens pröfning.

Sedan Järnvägsstyrelsen öfver denna framställning afgifvit infordradt underdånigt utlåtande af den 1 mars 1895, anbefalldes styrelsen genom nådigt bref den 12 juli 1895 att, därest behof uppstode af om- eller tillbyggnad, som på grund af sin omfattning måste anses komma att medföra större kostnader och som ej vore i den för året för nya byggnader och anläggningar gällande stat upptagen och ej heller kunde hänföras till sådana arbeten, som vore i den af Kungl. Maj:t för året fastställda omkostnadsstaten uppförda, ej låta företaga sådan byggnad, utan att frågan härom underställdes Kungl. Maj:ts pröfning.

I sammanhang härmed torde böra nämnas, att styrelsen, enligt föreskrift i 1869 och 1875 årens instruktioner om afgifvande för hvarje år af förslag till specifik kostnadsstat, till Kungl. Maj:t ingaf dels dylikt förslag, däri utgifterna för personalens arfvoden endast summariskt upptogos, dels ock detaljeradt förslag till arfvodesstat. Kungl. Maj:t fastställde sedermera såväl kostnadsstaten som den särskilda arfvodesstaten för vederbörande år.

För hvart och ett af åren 1881 och 1882 fastställde Kungl. Maj:t emellertid allenast arfvodesstat. Järnvägsstyrelsen anhöll då, att Kungl. Maj:t måtte såsom förslagsanslag fastställa för hvarje år ett visst belopp, hvaröfver styrelsen ägde förfoga för drift- och underhållskostnadernas bestridande. Kungl. Maj:t förklarade emellertid genom nådigt bref den 22 december 1882 denna framställning icke föranleda något särskildt

Digitized by Google

uttalande; och sökte med anledning häraf styrelsen under en följd af år icke Kungl. Maj:ts fastställelse å någon omkostnadsstat. Sedan 1893 års Riksdag emellertid anhållit, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke styrelsen borde åläggas att hvarje år uppgöra och till Kungl. Maj:ts pröfning insända detaljerad omkostnadsstat att för det näst påföljande året tillämpas, meddelade Kungl. Maj:t styrelsen föreskrift i sådant syfte; och hafva sedermera förslag till såväl kostnadsstat som arfvodesstat blifvit för hvarje år till Kungl. Maj:t ingifna, och staterna af Kungl. Maj:t fastställda.

Bestämmelser till fullständigande af 1875 års instruktion.

Innan kommittén går att redogöra för den mera genomgripande förändring, som sedermera kom att vidtagas uti den genom 1869 och 1875 årens instruktioner för statsbaneförvaltningen fastställda organisationen, torde här böra nämnas, huru denna organisation, hvilken i öfrigt hufvudsakligen utvecklade sig genom praxis, blifvit genom stadganden, utfärdade af styrelsen, närmare bestämd.

I fråga om linjeförvaltningen innehöllo de båda instruktionerna såsom nämnts endast det stadgandet, att tillsynen däröfver skulle utöfvas af styrelsen med den personal, som Kungl. Maj:t efter förslag af styrelsen för hvarje år uti stat bestämde. Genom ett styrelsens cirkulär af den 29 januari 1872 förordnades till fullständigande häraf, att den ständiga tillsynen öfver linjeförvaltningen å distrikten skulle utöfvas af öfverdirektörerna, hvar för sin afdelning, med biträde af nödig inspektionspersonal, samt att afdelningsföreståndarna skulle, enhvar för sin afdelning, direkt inför afdelningens chef inom styrelsen ansvara för den inre ordningen och hushållningen.

I fråga om tjänstförrättande intendentens befogenhet och hans förhållande till öfriga afdelningsföreståndare stadgades uti samma cirkulär, att förstnämnde befattningshafvare, hvilken skulle vara föreståndare för, utom egen afdelning, jämväl byråafdelningen, skulle för sammanhållningen af de olika afdelningarnas verksamhet samt med afseende å distriktets förhållande till främmande myndigheter och personer föra befälet äfvensom utöfva den myndighet, som trafikreglementet tillägger intendenten — denna myndighet afsåg hufvudsakligen bestämmandet af ersättning för skadadt eller förkommet gods — samt att han skulle i allt, hvad till sammanhållningen af de olika afdelningarnes verksamhet och därmed förenadt befäl hörde, öfvervaka ordning och disciplin bland tjänstepersonalen vid samtliga afdelningarna och, när sådana mål rörande fel och försummelser förekomme, i hvilka personer tillhörande olika afdel-

Digitized by Google

ningar vore inblandade, anställa undersökning och förhör samt inom de gränser, som vore för afdelningsföreståndare utstakade, fatta beslut.

I instruktionerna hade visserligen stadgats, att styrelsen med iakttagande af vissa angifna grunder ägde, hvad linjepersonalen anginge, att jämte utfärdande af närmare reglementariska bestämmelser i viss mån på distriktsbefälet öfverflytta den styrelsen i instruktionen tilldelade befogenhet att antaga, befordra, afskeda, bevilja tjänstledighet åt och bestraffa nämnda personal, dock med rättighet för den med distriktsbefälets beslut missnöjde att däröfver anföra och fullfölja klagan i den ordning, som af styrelsen bestämdes. Af den styrelsen sålunda tillkommande rätt att uti sist anmärkta hänseenden öfverflytta en del af sin befogenhet hade emellertid styrelsen icke begagnat sig i vidare mån än att enligt stadgande i gällande tjänstgöringsreglemente afdelningsföreståndare meddelats befogenhet antaga och entlediga extra ordinarie betjänte och arbetare, entlediga extra ordinarie tjänstemän, bevilja underlydande personal viss kortare tids tjänstledighet och ådöma underordnade, med undantag af assistent, viss lindrigare bestraffning.

Tillsättande af 1893 års järnvägskommitté.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 2 juni 1893 af ett af järnvägsstyrelsen på nådig befallning uppgjordt förslag till förnyadt aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar framhöll föredragande departementschefen, hurusom det syntes böra genom särskildt utsedde sakkunnige män undersökas, huruvida och i sådant fall hvilka förenklingar och besparingar i järnvägsförvaltningen skulle kunna vidtagas såväl i afseende å själfva organisationen som ock genom det sätt, hvarpå administrationens verksamhet i väsentligare detaljer ordnades, och beslöt Kungl. Maj:t att uppdraga åt en kommitté med generalpostdirektören E. v. Krusenstjerna såsom ordförande att, efter noggrann undersökning af järnvägsadministrationens organisation och det sätt, hvarpå dess verksamhet i väsentliga grenar utöfvades, dock tills vidare ej hvad taxeväsendet rörde, till Kungl. Maj:t afgifva underdånigt betänkande äfvensom förslag ej mindre till ny instruktion för järnvägsstyrelsen och nytt aflöningsreglemente för järnvägsstaten än äfven till de öfriga bestämmelser, som syntes kommitterade i fråga om statsbaneförvaltningen böra meddelas.

1893 års kommittés anmärkningar mot organisationen.

Mot den dåvarande organisationen anmärkte denna kommitté, som plägar benämnas 1893 års järnvägskommitté, först och främst, att allt för stark centralisation vore rådande inom järnvägsförvaltningen. Gränsen mellan styrelsens och de lokala myndigheternas, d. v. s. afdelnings-

Digitized by Google

föreståndarnas vid trafikdistrikten, befogenhet vore icke närmare uppdragen genom sammanförda reglementariska bestämmelser, utan förhållandena hade i detta afseende till icke ringa del ordnats allenast genom praxis. Detta hade ledt därhän, att den självständiga beslutanderätt, som tillkom afdelningsföreståndarne, icke vore synnerligen stor, ett förhållande, som med tydlighet framträdde, om man med ledning af styrelsens diarier i detalj granskade arten och beskaffenheten af de ärenden, hvilka under en viss tidsperiod faktiskt gjorts till föremål för styrelsens afgörande.

Af den starka centralisation, som således förefunnes, hade olägenheter uppstått, hvilka antingen härflöte ur förvaltningsformens egen natur eller vore att tillskrifva den omständigheten, att styrelsen genom centralisationen erhållit en alltför tung arbetsbörda. Till förra gruppen räknade kommittén dels det förhållandet, att en del till den löpande tjänsten hörande ärenden icke erhölle den snabba behandling, som vore önsklig och möjlig, dels ock den olägenheten att, då förvaltningen vore koncentrerad i hufvudstaden och distriktsbefälet saknade vederbörlig myndighet, den trafikerande allmänheten icke komme i nog direkt beröring med sådana representanter för förvaltningen, med hvilka den kunde träffa mera ingående aftal och öfverenskommelser.

Hvad anginge de svårigheter, som föranledts däraf, att en alltför tung arbetsbörda ålåge styrelsen, vore det uppenbart, att en sådan arbetsbörda i många olika afseenden måste hafva en menlig och hämmande inverkan på verkets förvaltning. Sålunda föranledde det hopade arbetet, att afgörandet af en del ärenden fördröjdes, och att, då de ärenden, som hörde till den löpande tjänsten, ofta vore af beskaffenhet att icke kunna uppskjutas, det blefve de stora, grundligare utredning kräfvande frågorna, som man nödgades skjuta åt sidan, och af dessa senare framför allt sådana, som berodde på styrelsens eget initiativ. Men inom ett verk sådant som statens järnvägsförvaltning med dess rörlighet, dess hastiga utveckling och dess nära samband med det kommersiella lifvets skiftande företeelser vore förmågan af initiativ hos styrelsen af den allra största betydelse. Den tryckande arbetsbördan föranledde också därtill, att en hvar af afdelningscheferna vore så upptagen af sin egen afdelnings ärenden, att han icke hunne följa med de öfriga afdelningarnas arbeten samt verkets skötsel i dess helhet i den utsträckning, som önskligt vore, och att till följd däraf samarbetet mellan styrelsens ledamöter försvårades.

Kommittén, som jämväl ansåg sig böra, i den mån sådant läte sig göra, söka bringa den centrala järnvägsförvaltningen i närmare öfverens-

Digitized by Google

stämmelsen med öfriga centrala administrativa verk, framhöll vidare, att den växande arbetsbördan hos styrelsen framkallat en lätt förklarlig sträfvan att skapa så enkla former som möjligt för ärendenas handläggning och afgörande. En dylik sträfvan kunde nog vara riktig inom ett industriellt verk, men det vore i detta fall att märka, att det industriella verket tillika vore en statsinstitution, som skulle stå under offentlig kontroll, och att den relativt vidsträckta myndighet, som tillkomme verket, gjorde en dylik kontroll så mycket nödvändigare.

Slutligen angaf kommittén såsom en af de förnämsta bristerna i järnvägsförvaltningens dåvarande organisation saknaden af en verkligt sammanhållande kraft inom distrikten. Den myndighet, t. f. intendenten i detta afseende utöfvade, vore nämligen faktiskt föga betydande. Förvaltningen vore därför delad i särskilda afdelningar, som vore af hvarandra tämligen oberoende. Särskildt hade bestämmelsen, att en hvar afdelningsföreståndare skulle direkt inför afdelningschefen inom styrelsen ansvara för den inre ordningen och hushållningen, haft till följd, att vederbörande öfverdirektörer i större eller mindre utsträckning kommit att ingripa i linjeförvaltningens skötsel. Detta åter hade föranledt, att distriktsbefälet i första rummet betraktade sig såsom de särskilda styrelseafdelningarnas speciella förvaltningsorgan å linjen och mindre kommit att framstå såsom en distriktet och dess behof genom verkligt samarbete representerande enhet. Någon mera permanent inspektion utöfver den, som kunde utöfvas af styrelsens chef och ledamöter, kunde med denna organisation icke förekomma, och den bristande sammanhållningen mellan afdelningsföreståndarna hade jämte den mindre självständiga ställning, som dessa befattningshafvare intoge, haft till följd, att styrelsen i de lokala myndigheternas utlåtanden icke alltid kunde påräkna ett fullt tillfredsställande och allsidigt underlag för sina beslut.

Kommitténs förslag.

För att undanröja de olägenheter, som sålunda vidlådde den dåvarande organisationen, ansåg kommittén, att de lokala myndigheterna borde erhålla en starkare organisation. Detta skulle åstadkommas först och främst därigenom, att i spetsen för distriktet ställdes en distriktsförvaltning, som skulle sammanträda till gemensam öfverläggning och beslut i alla ärenden, hvilka anginge förvaltningen i allmänhet eller eljest vore af den vikt eller beskaffenhet, att samarbete mellan de olika afdelningarna borde i fråga om dem äga rum. Därjämte ansåg kommittén, att distriktschefsbefattningar borde inrättas. Endast genom anställande inom distriktet af en verklig chef syntes nämligen den nödiga enheten och sammanhållningen inom distriktets förvaltning kunna uppnås och

Digitized by Google

förvaltningens ordförande erhålla tillräckligt inflytande gent emot öfriga afdelningsföreståndare.

Kommittén hade till en början tänkt sig, att distriktschefen skulle vara en särskild tjänsteman och således icke vid sidan af distriktschefsbefattningen utöfva föreståndareskapet öfver någon annan afdelning inom distriktet än byråafdelningen. En sådan anordning syntes också kommittén vara den ur principiell synpunkt riktigaste. Kommittén hade dock frånträdt denna ståndpunkt och, för att bereda distriktschefen, som inom förvaltningen skulle representera det mera affärsmässiga elementet, tillfälle att mera omedelbart lägga hand vid göromålen inom trafikafdelningen och därigenom bereda honom möjlighet att noggrant följa och blifva förtrogen med förhållandena inom denna förvaltningens hufvudgren, föreslagit, att distriktschefen tillika skulle fungera såsom föreståndare för, utom byråafdelningen, jämväl trafikafdelningen.

En gifven förutsättning för inrättandet af distriktsförvaltningar af den sammansättning och med den befogenhet, som ofvan har angifvits, ansåg kommittén det vara, att distrikten erhölle en relativt stor omfattning samt följaktligen blefve jämförelsevis få till antalet; och hade kommittén kommit till den uppfattningen, att distriktens antal lämpligen borde bestämmas till fyra.

Slutligen föreslog kommitténs flertal, att befattningshafvarna vid statens järnvägar fortfarande såsom dittills skulle innehafva sina beställningar endast på förordnande med 3 månaders uppsägningstid.

I enlighet med de af kommittén sålunda angifna hufvudgrunderna för en förändrad organisation af järnvägsförvaltningen utarbetade kommittén fullständiga förslag dels till instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar och dels till aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar.

1897 års instruktion m. m.

Kungl. Maj:t, som beträffande arten af järnvägspersonalens anställning hade en från kommittén afvikande mening, godkände i öfrigt i hufvudsak kommitténs förslag samt ingick till 1897 års Riksdag med nådig proposition i ämnet, därvid Kungl. Maj:t underställde Riksdagens pröfning kommitténs förslag till aflöningsreglemente med vissa mindre ändringar äfvensom hemställde, att Riksdagen beträffande frågan om villkoren för personalens anställning måtte godkänna den grundsatsen, att tjänstemän och betjänte vid statens järnvägar skulle tillsättas genom konstitutorial. Organisationsfrågan gjordes icke till föremål för Riksdagens pröfning i vidare mån, än densamma berördes af aflöningsreglementets bestämmelser.

Digitized by Google

Riksdagen biföll i hufvudsak Kungl. Maj:ts proposition och godkände därigenom indirekt den föreslagna organisationsförändringen, hvilken dock af Riksdagen betecknades endast såsom ett försök.

Den af 1893 års järnvägskommitté föreslagna förändrade organisationen af statens järnvägsförvaltning blef därefter, med vidtagande af ändring hufvudsakligen i fråga om arten af personalens anställning, fastställd genom den af Kungl. Maj:t den 15 oktober 1897 utfärdade instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar.

Denna instruktion är fortfarande gällande. Dock hafva i detaljerna af den genom densamma fastställda organisationen vidtagits vissa förändringar. I detta afseende torde här böra särskildt nämnas, hurusom den 2 september 1898 nådigt tillstånd meddelades till anställande för viss tid af en särskild öfveringenjör med åliggande att inom styrelsen föredraga och handlägga ärenden rörande nya järnvägsbyggnader för statens räkning, hvilket medgifvande sedermera ständigt förnyats, att sedan år 1902 hos styrelsen varit för ett år i sänder anställd en adjungerad ledamot för handläggning af de till taxebyrån och kontrollkontoret hörande ärendena med samma befogenhet, som tillkommer en öfverdirektör; att genom nådigt bref den 15 november 1901 bestämts, att statens järnvägar från ingången af år 1902 skulle fördelas i fem distrikt, samt att genom särskilda Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut vissa sådana befattningar tillkommit, hvilkas antal är i aflöningsreglementet bestämdt, äfvensom ökning skett i antalet af de inom styrelsen befintliga byråerna.

Digitized by Google

Den nuvarande statsbaneorganisationens hufvuddrag.

Styrelsens befogenhet.

För att nu lämna en kortfattad redogörelse för den organisation af statens järnvägsförvaltning, som på grund af nyss berörda bestämmelser för närvarande är gällande, så åligger det enligt instruktionen af den 15 oktober 1897 järnvägsstyrelsen att i enlighet med denna instruktion och de öfriga föreskrifter, Kungl. Maj:t meddelar, öfvervaka och ombesörja rörelsen å statens järnvägar, vården och vidmakthållandet af järnvägarnas fasta och lösa egendom, utförandet af de byggnader och anläggningar, som af en växande rörelse kunna betingas, samt anskaffandet af erforderlig materiel. Det tillkommer vidare styrelsen att utöfva ledningen af och tillsynen öfver de nya järnvägsbyggnader, som för statens räkning kunna förekomma, äfvensom att i den utsträckning, sådant genom särskilda författningar är föreskrifvet, hafva tillsyn och kontroll öfver enskilda järnvägar och dessas materiel.

Af instruktionens bestämmelser framgår, att styrelsen skall hänskjuta till Kungl. Maj:t först och främst alla sådana frågor, som påkalla beslut af Riksdagen, såsom förslag till nya byggnader och anläggningar, till om- och tillbyggnader samt till anskaffning af rullande materiel. Därjämte skall styrelsen underställa Kungl. Maj:ts pröfning jämväl vissa andra särskildt betydelsefulla ärenden, nämligen frågor om utfärdande eller förändring af reglemente för trafiken på statens järnvägar, af taxor för transporter däråå samt af bestämmelser angående personalens aflöning och pensionering m. m. äfvensom förslag till omkostnads- och arfvodesstater. Å andra sidan tillägges styrelsen uttryckligen befogenhet bland annat att i vissa fall medgifva nedsättning i transportafgifterna, att, där sådant finnes för statens järnvägar ekonomiskt fördelaktigt, ingå samtrafiksaftal med andra transportförvaltningar, dock att aftal, som rör förbindelse med utlandet, skall underställas Kungl. Maj:ts pröfning, så vida det icke innebär allenast oväsentlig afvikelse från de vid statens järnvägar gällande reglements- och taxebestämmelserna, att ingå öfverenskom-

Digitized by Google

melser med andra järnvägsförvaltningar om ömsesidigt begagnande af vagnar, annan materiel och inventarier, att i förekommande fall besluta om restitution eller afskrifning af befordringsafgifter, att fastställa tidtabellen för ordinarie bantåg å statens järnvägar, dock att för sådana tåg, hvilka användas till regelbunden postbefordran, turerna skola ordnas efter samråd med generalpoststyrelsen, samt att fastställa arbetsordning för ämbetsverket och distriktsförvaltningarna äfvensom utfärda instruktioner och tjänstgöringsreglementen för underlydande personal.

Styrelsens sammansättning m. m.

Styrelsen utgöres af en generaldirektör såsom styrelsens chef, fyra öfverdirektörer såsom ledamöter och chefer, en för administrativa afdelningen, en för banafdelningen, en för maskinafdelningen och en för trafikafdelningen, samt för närvarande därjämte dels en öfveringenjör för statens järnvägsbyggnader (från öfveringenjörens verksamhetsområde har undantagits handläggningen af ärenden, som angå undersökning och utredning af den så kallade inlandsbanan; och är en särskild tjänsteman förordnad att tills vidare under år 1907 med den befogenhet, som tillkommit öfveringenjören, handlägga dessa ärenden) och dels en adjungerad ledamot för taxe- och kontrollärenden.

Generaldirektören är i första rummet Kungl. Maj:t ansvarig för statens järnvägars förvaltning. Han äger ensam beslutanderätt i alla de ärenden, i hvilkas pröfning han deltager.

Öfverdirektör — liksom ock öfveringenjören, hvilken intager en mera självständig ställning än öfriga föredragande, samt adjungerade ledamoten — åligger att bereda samt inför generaldirektören föredraga eller själf afgöra de ärenden, hvilka tillhöra hans afdelning.

De till järnvägsstyrelsens handläggning hörande ärendena afgöras dels af generaldirektören i plenum, där förutom föredraganden minst en annan ledamot skall vara tillstädes, dels af generaldirektören i närvaro endast af föredraganden, dels ock af vederbörande ledamot allena. Fattar generaldirektören beslut, som strider mot föredragandens eller annan tillstädesvarande ledamots åsikt, äger denne att låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening.

I plenum handläggas viktigare, i instruktionen särskildt angifna ärenden, såsom Kungl. Maj:ts bref och remisser, arbetsordningar, instruktioner, tjänstgöringsreglementen, förslag till taxor och trafikreglementen, åtskilliga personalärenden, förslag till kostnads- och arfvodesstater, frågor om nya byggnader och anläggningar, om anläggning af nya järnvägar för statens räkning och om väsentliga förändringar i bantågens anordning, viktigare öfverenskommelser med främmande transportförvaltningar

Digitized by Google

angående samtrafik samt dessutom ärenden, som generaldirektören finner böra göras till föremål för gemensam behandling.

Utan föregående föredragning äger öfverdirektör att genom remiss eller särskild skrifvelse infordra förklaringar, upplysningar eller yttranden för ärendenas beredning. Öfverdirektör äger att genom direkta ordres till distriktsförvaltningarna meddela detaljbestämmelser, som utgöra omedelbar tillämpning af styrelsens beslut eller af gällande reglementen, instruktioner och taxor. Öfverdirektör äger äfven i öfrigt att meddela beslut i ärenden af beskaffenhet, att de icke finnas i hvarje särskildt fall påkalla styrelsens pröfning. Hvilka ärenden skola såsom sådana anses, bestämmes af styrelsen, och beslutet anmäles hos Kungl. Maj:t. För närvarande är emellertid befogenhet i sistnämnda afseende tillagd endast öfverdirektören för trafikafdelningen, som erhållit bemyndigande att självständigt afgöra frågor om restitution af biljettafgifter samt vissa vagnfördelningsfrågor.

Afdelningarnas inom styrelsen organisation.

Beträffande de ärenden, som tillhöra hvarje särskild afdelning, de byråer och kontor, som lyda därunder, samt de å dessa anställda tjänstemän, hvilkas antal är i aflöningsreglementet bestämdt, så höra till *administrativa afdelningens* handläggning kameralärenden, revisionsärenden, kassaärenden, statistiska och milkontrollärenden, sjukvårds-, pensions- och understödsärenden, ärenden angående restaurationsväsendet, öfverenskommelser med främmande järnvägsförvaltningar angående gemensamt begagnande af stationer, frågor om ersättning jämlikt bestämmelserna i lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886 och lagen angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete den 5 juli 1901 samt ärenden angående förvaltningen i allmänhet.

Under administrativa afdelningen lyda:

administrativa byrån, där följande tjänstemän äro anställda:
- en byrådirektör, tillika styrelsens sekreterare;
- en notarie och ombudsman;
- en registrator och aktuarie samt från och med år 1907 ytterligare en notarie;

kammarkontoret med en kamrerare såsom föreståndare;
revisionskontoret med en revisor såsom föreståndare;
kassakontoret med en hufvudkassör såsom föreståndare;
statistiska kontoret med en förste aktuarie såsom föreståndare;
milkontoret med en milkontrollör såsom föreståndare.

Till *banafdelningens* handläggning höra ärenden, som angå bevak-

Digitized by Google

ningen och vidmakthållandet af banan, underhållet af järnvägarnas fasta egendom, för så vidt icke detta tillkommer maskinafdelningen, samt utförandet af nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade järnvägarna.

Under banafdelningen lyda:

banbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

en byråingenjör;

en notarie, hvilken tjänstgör jämväl å bankonstruktions- och elektrotekniska byråerna;

bankonstruktionsbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

två byråingenjörer;

elektrotekniska byrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör, tillika telegrafdirektör;

en byråingenjör;

en arkitekt.

Till *maskinafdelningens* handläggning höra ärenden, som angå anskaffandet, vården och underhållet af den rullande materielen, verkstädernas förvaltning i öfrigt, tillhandahållandet af dragkraft samt anskaffandet och vården af förrådsartiklar i allmänhet äfvensom underhållet af de maskinafdelningen tilldelade byggnader, anläggningar och maskinerier.

Under maskinafdelningen lyda:

maskinbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

en byråingenjör;

en notarie, hvilken tjänstgör jämväl å maskininspektionsbyrån;

maskininspektionsbyrån med en byrådirektör;

förrådsbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

en byråingenjör;

en notarie.

Till *trafikafdelningens* handläggning höra ärenden, som angå den egentliga trafiken — eller befordrandet af personer, gods och telegram — jämte restitutioner af erlagda befordringsafgifter.

Under trafikafdelningen lyda:

trafikbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

två notarier;

Digitized by Google

militärbyrån, å hvilken tjänstgöra:
en förste militärassistent med byrådirektörs befogenhet;
en andre militärassistent;
en notarie;
biljett- och blankettkontoret med en förrådsförvaltare såsom föreståndare.

Till *adjungerade ledamotens* handläggning höra ärenden rörande taxeväsendet, uppbörden vid stationerna jämte kontrollen därå samt redovisandet af inflytande trafik- och telegraminkomst.

Under adjungerade ledamoten lyda:
taxebyrån med följande tjänstemän:
en byrådirektör;
två notarier;
kontrollkontoret med följande tjänstemän:
en byrådirektör såsom föreståndare;
tre förste kontrollörer;
fem kontrollörer.

Till *öfveringenjörens* handläggning höra med angifvet undantag ärenden rörande nya järnvägsanläggningar för statens räkning, frågor rörande omgestaltningen af bangårdsförhållandena i Stockholm och Göteborg samt frågor rörande nya bangårdsanordningar i Hälsingborg, Lund och Malmö.

Under öfveringenjören lyder inom styrelsen byggnadsbyrån med därå tills vidare intill utgången af år 1907 anställda en byrådirektör, en byråingenjör och en notarie.

Förutom hvad ofvan är sagdt, handlägger hvarje afdelning sådana personalärenden, hvilka närmast angå afdelningen. Utöfver instruktionens stadganden äger generaldirektören att närmare bestämma fördelningen af ärendena mellan afdelningarna.

Arten af befattningshafvares anställning.

Tjänstemän och betjänte inom järnvägsförvaltningen tillsättas genom konstitutorial. En hvar af dem kan utan ansökning förflyttas till annan befattning vid statens järnvägar, dock utan minskning i honom enligt stat tillkommande arfvode. Den, som blifvit till ordinarie befattning antagen, skall tjänstgöra, när och hvarhelst han därtill beordras.

Statsbanenätets indelning.

Hvad härefter angår linjemyndigheternas organisation, stadgas i instruktionen, att statens järnvägar för linjeförvaltningens handhafvande skola vara indelade i distrikt, hvart och ett omfattande de linjer, Kungl.

Digitized by Google

Maj:t bestämmer. För närvarande äro statsbanorna indelade i 5 distrikt, och höra till hvart och ett af dem följande linjer nämligen:

till första distriktet, med hufvudstation i Stockholm, linjerna:
Stockholm—Hallsberg med sidobanan till Södertälje,
Stockholm—Krylbo med sidobanan till Värtan,
Krylbo—Mjölby och
Örebro—Svartå;

till andra distriktet, med hufvudstation i Göteborg, linjerna:
Göteborg—Hallsberg,
Falköping-Ranten—Nässjö,
Sköfde—Karlsborg,
Laxå—norska gränsen vid Charlottenberg med sidobanan till Fryksta och
Uddevalla—Strömstad;

till tredje distriktet, med hufvudstation i Malmö, linjerna:
Malmö—Katrineholm,
Arlöf—Billesholms grufva,
Landskrona—Ångelholm och
Hälsingborg—Göteborg med sidobanan Åstorp—Höganäs;

till fjärde distriktet, med hufvudstation i Östersund, linjerna:
Sundsvall—norska gränsen vid Storlien,
Ånge—Krylbo,
Ljusdal—Hudiksvall,
Kilafors—Stugsund och
Bräcke—Långsele—Sollefteå;

till femte distriktet, med hufvudstation i Luleå, linjerna:
linjerna Luleå—Riksgränsen med sidobanorna till Koskullskulle och Malmberget,
Morjärv—Långsele,
Vännäs—Umeå och
Mellansel—Örnsköldsvik.

Distrikten indelas dels i bansektioner och dels i trafiksektioner. Samtliga bansektioners antal är 26, trafiksektionernas antal är 15.

Befattningshafvare i distrikten.

Hvarje distrikt förvaltas af en distriktsförvaltning, bestående af en distriktschef, som tillika är föreståndare för administrativa afdelningen och trafikafdelningen, en bandirektör, föreståndare för banafdelningen samt en maskindirektör, föreståndare för maskinafdelningen. Den i Örebro för lokomotivreparationer anlagda centralverkstaden skötes af en särskild maskindirektör, som i stället för maskindirektören vid första

Digitized by Google

distriktet handlägger ärenden rörande centralverkstaden med afdelningsföreståndare tillkommande rättigheter och skyldigheter.

Närmast under afdelningsföreståndarna äro anställda:

vid administrativa afdelningen en distriktssekreterare och ombudsman samt en distriktskassör,

vid banafdelningen en baningenjör för hvarje bandirektörs expedition och en baningenjör för hvarje bansektion,

vid maskinafdelningen en eller flera maskiningenjörer vid hvarje distrikt samt

vid trafikafdelningen dels en trafikinspektör för hvarje trafiksektion och dels en militärassistent för handläggning af militära transportärenden.

Distriktsförvaltningarnas organisation.

Hvad angår ärendenas handläggning inom distriktsförvaltningen, sammanträder distriktsförvaltningen till gemensam öfverläggning och beslut eller till så kallad samlad distriktsförvaltning i alla sådana ärenden, som angå förvaltningen i allmänhet eller eljest äro af den vikt och beskaffenhet, att samarbete mellan de olika afdelningarna ifråga om dem bör äga rum. Vederbörande afdelningsföreståndare är därvid föredragande. Beslutanderätten tillkommer distriktschefen ensam med rätt för medlem af distriktsförvaltningen att till protokollet anteckna skiljaktig mening. I samlad distriktsförvaltning skola handläggas bland annat följande ärenden, i hvad de röra distriktet, nämligen förslag till kostnads- och arfvodesstater, förslag till nya byggnader och anläggningar samt om- och tillbyggnader, förslag till tidtabellen för ordinarie bantåg, vissa personalärenden samt öfriga ärenden, som äro af beskaffenhet att kunna erfordra gemensam handläggning, då sådant påyrkas af någon medlem af distriktsförvaltningen. De till linjeförvaltningen hörande ärenden, som icke äro föremål för handläggning af samlad distriktsförvaltning, afgöras af de särskilda afdelningsföreståndarne hvar för sig.

Distriktschefen är såsom distriktsförvaltningens chef styrelsen i första hand ansvarig för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet med skyldighet bland annat att tillse, att instruktioner och reglementen efterlefvas, samt att samverkan äger rum mellan de olika afdelningarna. Såsom föreståndare för administrativa afdelningen åligger distriktschefen att handlägga distriktet rörande ärenden, som tillhöra administrativa afdelningen, och såsom föreståndare för trafikafdelningen åligger honom bland annat att i taxefrågor göra framställningar hos styrelsen äfvensom med vederbörande trafikanter ingå aftal under förutsättning af styrelsens godkännande, att anordna sådana tåg inom di-

Digitized by Google

striktet, som icke äro upptagna i tidtabellen, i de fall där sådant icke tillkommer trafikinspektör, att enligt fastställda grunder bestämma ersättning för skadadt eller förkommet gods, att bevilja fraktkredit åt trafikanter, att ordna och kontrollera stations- och tågtjänsten samt att i öfrigt handlägga distriktet rörande ärenden af beskaffenhet att tillhöra trafikafdelningen, allt i de fall, där detta icke tillkommer trafikinspektör.

Bandirektören åligger att tillse, att de till utförande under året bestämda arbetena verkställas och att därför fastställda anslagsbelopp icke öfverskridas, att öfva tillsyn öfver bana och husbyggnader m. m. äfvensom ombesörja underhållet däraf i den utsträckning, han finner vara behöfligt och för ändamålet anvisade anslag medgifva, hvad husbyggnader beträffar dock icke i de fall, där detta uppdragits åt föreståndaren för maskinafdelningen, samt att ordna och kontrollera banans bevakning inom distriktet.

Maskindirektören åligger att i vederbörlig ordning tillhandahålla den för trafikens bedrifvande erforderliga dragkraften jämte den för dennas skötsel behöfliga personal, att ombesörja den rullande materielens underhåll, att utöfva högsta ledningen af distriktets verkstäder (med undantag af centralverkstaden i Örebro), att öfva tillsyn öfver och ombesörja underhållet af afdelningen tilldelade byggnader, anläggningar och maskinerier, att ansvara för distriktsförrådet samt att ordna och kontrollera maskin-, förråds- och verkstadstjänsten inom distriktet.

Hvarje afdelningsföreståndare är ansvarig för att tjänsten inom hans afdelning på ett tillfredsställande sätt skötes samt äger att i sådana personalärenden, som närmast angå afdelningen, utöfva viss myndighet och vidtaga vissa åtgärder.

De utförande organens befogenhet.

Baningenjör, maskiningenjör och trafikinspektör äga att i förhållande till underlydande personal utöfva viss myndighet i fråga om beviljande af tjänstledighet och bestraffning samt biträda i öfrigt vederbörande afdelningsföreståndare i deras åligganden, därvid det tillkommer trafikinspektör, hvilken intager en mera självständig ställning än ban- och maskiningenjörerna, att handhafva ledningen af tågens gång, ombesörja tågens utrustande med vagnar och trafikpersonal, anordna extratåg, ombesörja vagnfördelningen inom sektionen och i öfrigt förestå den löpande trafiktjänsten därstädes äfvensom till utbetalning godkänna räkningar på distriktskassan.

Digitized by Google

Kommitténs hufvudanmärkningar mot den nuvarande organisationen.

Styrelsen betungad af löpande ärenden.

Vid de undersökningar, som af kommittén verkställts rörande statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation, har kommittén först och främst fäst sin uppmärksamhet vid den tryckande arbetsbörda, som genom mängden af löpande ärenden betungar styrelsens chef och ledamöter, samt den tidsutdräkt, som erfordras för ärendenas afgörande inom styrelsen.

Redan 1893 års järnvägskommitté anmärkte beträffande den dåvarande organisationen, hurusom den arbetsbörda, som då hvilade på styrelsen, i många olika afseenden måste hafva en menlig och hämmande inverkan på verkets förvaltning, och kommittén sökte genom en starkare organisation af de lokala myndigheterna och genom att på dem öfverflytta vissa grupper af ärenden, som dittills utgjort föremål för styrelsens omedelbara afgörande, undanröja denna olägenhet. Det decentraliseringsförsök, som på grund af 1893 års kommittés förslag verkställdes, medförde emellertid, såsom i det följande kommer att närmare angifvas, uti nu ifrågavarande hänseende endast ringa påföljd.

Tillväxten i ärendenas antal.

Då därjämte trafiken på statens järnvägar under de senare åren företett en ofantligt stark tillväxt och däraf föranledts en betydande ökning i styrelsens förvaltningsuppgifter, har följden blifvit, att antalet af de ärenden, som årligen utgjort föremål för järnvägsstyrelsens handläggning, sedan den tid, då 1893 års kommitté uti nu berörda hänseende framställde sin anmärkning (år 1895), mer än tredubblats. Huru antalet af de på styrelsens olika byråer inregistrerade ärendena tillväxt, framgår af nedanstående tablå, som för att visa riktigheten af påståendet om den ringa påföljden af det decentralisationsförsök, som 1897 års organisation innebar, omfattar jämväl de tre sista åren, under hvilka den närmast äldre organisationsformen tillämpades:

Digitized by Google

Byrå	Antalet inregistrerade ärenden											
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Administrativa byrån ...	387	536	604	775	905	1,004	990	998	1,093	1,175	1,220	1,343
Banbyrån												
Bankonstruktionsbyrån..	228	1,798[1]	1,661	968[2]	953	883	906	980	1,062	1,134	1,224	1,211
Elektrotekniska byrån ..												
Byggnadsbyrån	—	—	—	357	673	578	542	586	463	400	486	525
Maskinbyrån.....												
Maskininspektionsbyrån	309	344	360	942[1]	893	839	860	839	958	1,465	1,643	1,700
Förrådsbyrån												
Trafikbyrån				2,447	3,154	3,158	3,275	3,230	3,819	4,304	4,237	3,843[3]
Militärbyrån	2,364	2,891	3,489	1	4	4	19	38	90	69	207	208
Taxebyrån.....				910	728	753	1,069	1,479	1,631	1,596	2,073	2,067
Summa	3,288	5,569	6,114	6,400	7,310	7,219	7,661	8,150	9,116	10,143	11,090	10,897

Anm. **De å trafik- och taxebyråerna förekommande s. k. undernumren hafva räknats såsom särskilda nummer.**

Styrelsens uppdelning i byråer verkställdes först fr. o. m. år 1898. Före det året fördes förutom hufvuddiariet fyra afdelningsdiarier.

Militärbyrån trädde i verksamhet år 1905. Redan dessförinnan diariifördes dock vissa ärenden af beskaffenhet att nu tillhöra militärbyråns handläggning i ett särskildt diarium.

[1] Ökningen torde till stor del bero på ändrad diariiföring.
[2] Minskningen torde till viss del bero på ändrad diariiföring.
[3] Minskningen beror på den stora minskningen i antalet ärenden angående restitutioner och biljettprisnedsättningar, som blifvit en följd af zontariffens genomförande.

Det är visserligen sant, att man ingalunda kan bedöma styrelsens eller de olika afdelningarnas eller byråernas arbetsbörda endast efter det i tablån angifna antalet inregistrerade ärenden, då en större eller mindre del af dessa ärenden är af tämligen enkel beskaffenhet och åtskilliga af dem af sådan art, att de kunna afgöras efter en gång gifna grunder. Å andra sidan är det dock uppenbart, att jämväl ärenden af den beskaffenhet, som nyss nämnts, måste, framförallt då de växt till ett sådant antal, som nu är förhållandet med de till järnvägsstyrelsen inkommande ärendena, bidraga att förrycka styrelsens verksamhet genom att leda chefens och styrelseledamöternas uppmärksamhet från deras mera hufvudsakliga uppgifter.

Chefens och ledamöternas arbetsbörda.

I främsta rummet måste detta gälla om styrelsens chef, på hvars personliga insatser, såsom statsrådet och chefen för civildepartementet enligt hvad här ofvan omförmälts, yttrat, en rationell skötsel af statsbanerörelsen i hög grad är beroende. Enligt instruktionens bestämmelser skall nämligen chefen deltaga i afgörandet af de allra flesta af de ärenden, som handläggas i styrelsen. Det torde då vara alldeles gifvet, att den

Digitized by Google

ofantliga mängd af ärenden, som skola föredragas för och afgöras af honom, skall göra det för honom omöjligt att i den grad, som eljest skulle kunna ske, ägna sin tid och sin omtanke åt de inom verket förekommande, stora allmänna angelägenheterna, åt sammanhållningen och ordnandet af järnvägsförvaltningen samt åt det, som statsrådet och chefen för civildepartementet betecknat såsom hans hufvuduppgift, nämligen att planlägga och taga initiativ till de stora, för förvaltningen i dess helhet betydelsefulla frågorna.

Hvad sålunda sagts om styrelsens chef, äger i motsvarande mån sin tillämpning jämväl i fråga om styrelsens ledamöter. Hvar och en af styrelsens ledamöter måste det åligga att med uppmärksamhet följa icke endast utvecklingen inom det fackområde, som hans afdelning tillhör, utan ock de allmänna ekonomiska, industriella och tekniska förhållandena, för så vidt dessa kunna beröra samma afdelning. Den alltför stora mångfald af ärenden, som nu tillhör hvar och en af de särskilda afdelningarna, måste dock gifvetvis för afdelningscheferna försvåra att i önskvärd grad ägna tid och intresse åt dessa frågor, hvarjämte den minskar möjligheten till verkligt initiativ från deras sida och förhindrar dem lika väl som chefen att i erforderlig omfattning enligt gällande instruktions bestämmelser företaga inspektionsresor för att tillse, att meddelade föreskrifter efterlefvas, samt att likformighet och samarbete äga rum mellan distriktsförvaltningarna vid fullgörandet af deras åligganden.

Dröjsmål med ärendenas afgörande.

Utöfver hvad nu har nämnts medför den stora mängden ärenden, som för närvarande utgör föremål för styrelsens handläggning, i förening med den omständigheten, att det inom styrelsen icke finnes ett tillräckligt antal fast anställda befattningshafvare i den ställning, att af dem skulle skäligen kunna fordras ett mera självständigt och maktpåliggande arbete, en för den stora allmänheten ofta ganska kännbar olägenhet, nämligen den betydande tidslängd, som åtgår för de till styrelsen inkommande ärendenas afgörande.

I detta afseende har kommittén låtit verkställa en närmare utredning. Kommittén har nämligen låtit beträffande vissa grupper af år 1905 inkomna ärenden undersöka huru lång tid, hvarje ärendes behandling inom de olika järnvägsinstanserna kräft. Därvid har den tid, som kunnat åtgå för bearbetning och handläggning af de särskilda, mera betydelsefulla och på styrelsens eget initiativ beroende frågorna, gifvetvis icke kunnat göras till föremål för undersökning, utan har det varit till styrelsen från linjemyndigheterna eller från trafikanter eller andra utomstående inkomna

Digitized by Google

ärenden och således hufvudsakligen ärenden af mera löpande natur, som ifrågavarande utredning afsett. Af dessa ärenden hafva slumpvis tagits, såvidt sådant lämpligen kunnat ske, tio stycken inom hvarje grupp, och deras gång har följts genom de olika instanserna.

Af undersökningen har framgått, att räknadt från den dag, hvart och ett af de undersökta ärendena inkommit till styrelsen och till den dag, då ett slutligt beslut därifrån expedierats — med inberäknande alltså af den tid, som efter remiss kunnat åtgå för ärendets behandling af de lokala myndigheterna och, om ärendet varit af beskaffenhet, att det skolat underställas Kungl. Maj:ts pröfning, den tid, som för ärendets behandling inom vederbörande departement erfordrats — för nedannämnda grupper af ärenden erfordrats för ärendenas behandling följande medeltal dagar, nämligen för ärenden

rörande	sjukvård	63	dagar
»	ersättning enligt 1886 års lag för skada å person (Kungl. Maj:ts pröfning har erfordrats)	144	»
»	ersättning enligt samma lag för brandskada (Kungl. Maj:ts pröfning har erfordrats)*)	135	»
»	tillfälligt understöd eller pension till arbetare eller deras efterlefvande (Kungl. Maj:ts pröfning har erfordrats)	206	»
»	förhyrande af bostäder åt personal (Kungl. Maj:ts pröfning har erfordrats)**)	182	»
»	utarrendering eller upplåtelse af jord	46	»
»	anordnande af vägportar och vägöfvergångar	104	»
»	restitution af erlagd fraktafgift i samtrafik inom Skandinavien	52	»
»	restitution af erlagd fraktafgift i samtrafik med utomskandinaviska länder	123	»
»	restitution af erlagd biljettafgift i inländsk trafik***)	15	»
»	restitution af erlagd biljettafgift i utländsk trafik	89	»
»	anläggning af nya stationer, håll- eller lastplatser	263	»
»	förfrågningar angående fraktafgift	14	»
»	nedsättning i fraktafgiften för gods	73	»

*) 8 ärenden hafva undersökts.
**) 5 » » »
***) Ett betydande antal ärenden af detta slag afgöras omedelbarligen vid personligt besök i styrelsen af biljettinnehafvaren.

Digitized by Google

rörande fraktdebitering af nya varuslag (föranleda ofta undersökningar af handelskemist eller å statsbanans kemisk-tekniska laboratorium) ..... 121 dagar
» ersättning för skadadt eller förkommet gods i utländsk trafik ..... 80 »

Med undantag för vissa af dessa ärendegrupper — särskildt de, som fordrat Kungl. Maj:ts pröfning — har den tid, som för de olika ärendenas afgörande kräfts, till allra största delen åtgått för deras behandling inom styrelsen. Det måste emellertid anses såsom ett verkligt missförhållande, att inom ett kommunikationsverk, från hvars sida gifvetvis måste fordras en snabb och affärsmässig behandling af inkommande ärenden, förekommer en sådan försening, som af det förestående framgått, jämväl med de mera löpande ärendena. Härtill kommer, att det otvifvelaktigt måste gälla, hvad 1893 års järnvägskommitté yttrade vid framställningen af enahanda anmärkning mot den dåvarande organisationen, nämligen att, då de ärenden, som höra till den löpande tjänsten ofta äro af den beskaffenhet, att de icke kunna uppskjutas, man nödgas skjuta åt sidan just de stora, grundligare utredning kräfvande ärendena och bland dessa framför allt de viktiga frågor, som äro beroende på styrelsens eget initiativ.

Linjemyndigheternas ställning osjälfständig.

Af den granskning, som verkställts af de olika järnvägsinstansernas diarier och registratur m. m., har framgått, att ehuru det visserligen för närvarande i distriktsförvaltningarna finnes linjemyndigheter med en organisation, som tydligen angifver, att de icke äro afsedda att allenast vara styrelsens utförande organ i distrikten, linjemyndigheterna dock i verkligheten endast i ringa grad kommit att äga självständig beslutanderätt.

1893 års kommittés decentralisationsförsök.

1893 års kommitté föreslog införandet af distriktsförvaltningsinstitutionen för att inom järnvägsförvaltningen få genomförd en decentralisation, och kommittén hemställde därför, att en utvidgning skulle äga rum af de lokala myndigheternas befogenhetsområde, och att starka distriktsförvaltningar skulle skapas. Kommittén angaf emellertid icke omfattningen af denna utvidgning på annat sätt, än att kommittén tillstyrkte, att till distriktsförvaltningarnas afgörande skulle öfverlämnas vissa personalärenden, såsom åtskilliga ärenden rörande tjänstledighet och sjukaflöning åt underlydande personal samt rörande antagande, befordrande, transporterande och afskedande af särskildt den lägre personalen, vidare en del ärenden rörande tilldelande af gratifikationer eller ersättning för arbete på öfvertid åt viss personal, frågor angående tillstånd för enskilda

Digitized by Google

till anläggningar inom järnvägens område, åtskilliga ärenden rörande restaurationsväsendet, frågor om beviljande af fraktkredit och vissa frågor om tåganordningar samt såsom orden lyda »många andra ärenden af skilda slag, som enligt hvad diarierna utvisa nu göras till föremål för styrelsens afgörande».

Linjemyndigheternas befogenhet enligt instruktionen.

I den i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nämnda kommittés förslag utfärdade instruktionen af den 15 oktober 1897 stadgas beträffande distriktsförvaltningarna i § 62, att statens järnvägar för linjeförvaltningens handhafvande indelas i distrikt, samt i § 63, att hvarje distrikt förvaltas, i enlighet med hvad i instruktionen samt särskildt utfärdad arbetsordning närmare föreskrifves, af en distriktsförvaltning. Någon allmänt angifven gräns mellan styrelsens och distriktsförvaltningens befogenhet eller någon norm, efter hvilken en arbetsordning skulle utarbetas, förekommer icke i instruktionen. Någon arbetsordning har ej heller blifvit upprättad.

Distriktschefen samt de öfriga afdelningsföreståndarne äro hufvudsakligen verkställande organ, som i distrikten handhafva den löpande tjänsten, med den befogenhet, som här ofvan vid redogörelsen för de lokala myndigheternas organisation (sid. 28 o. f.) har angifvits. Dessutom har i instruktionen beslutanderätt i vissa särskildt omförmälda afseenden tillagts linjemyndigheterna.

Sålunda äger distriktsförvaltningen att upphandla ved och sliprar för distriktets behof, samt vederbörande afdelningsföreståndare att verkställa upphandling af åtskilliga förrådsartiklar och att låta utföra erforderliga underhållsarbeten. Distriktsförvaltningen äger vidare att i enlighet med bestämmelser, som styrelsen skall meddela (sådana bestämmelser hafva dock icke hittills utfärdats), utdela gratifikationer, medgifva ersättning för arbete å öfvertid åt underlydande ordinarie personal samt afgöra frågor, som angå restaurationsväsendet vid distriktets stationer.

Distriktsförvaltningen beslutar dels om bostadslägenheternas fördelning mellan den del af distriktets personal, hvilken enligt aflöningsreglementets bestämmelser och styrelsens föreskrifter äger åtnjuta förmånen af fri bostad, dels ock i vissa andra mindre betydande frågor rörande boställslägenheterna, utfärdar bränslestat för distriktet, uthyr enligt vissa af styrelsen fastställda grunder till enskilda personer järnvägen tillhöriga tomter och öfriga jordområden, meddelar tillstånd att å sådant område uppföra byggnad af provisorisk beskaffenhet och utan eldstad samt låter periodvis verkställa försäljning af kasserade effekter, latrin och kreatursspillning m. m. äfvensom i viss omfattning jämväl skrotvaror.

Beträffande linjemyndigheternas befogenhet i fråga om personalärenden tillkommer det distriktsförvaltningen att tillsätta och inom distriktet för-

Digitized by Google

flytta ordinarie betjänte utom stationsmästare, samt afdelningsföreståndarne att antaga e. o. betjänte, verkstads- och förrådsarbetare äfvensom tillfälliga biträden. Distriktsförvaltningen beviljar underlydande befattningshafvare ledighet för enskilda angelägenheter under högst 30 dagar af ett och samma kalenderår och för sjukdom, svag hälsas vårdande eller särskildt uppdrag under högst 6 månader. Befogenhet att bevilja viss kortare tids tjänstledighet tillkommer enligt instruktionen afdelningsföreståndare men har enligt styrelsens på instruktionen grundade bestämmelse öfverflyttats på ban- och maskiningenjörer samt trafikinspektörer. Tjänstledighet åt e. o. personal beviljas af afdelningsföreståndare. I sammanhang med beviljandet af tjänstledighet äger vederbörande att, där sådant finnes nödigt, förordna om tjänstens uppehållande genom vikarie.

Hvad angår bestraffningsfrågorna, äger distriktsförvaltningen att för tjänstefel tilldela varning eller ådöma böter motsvarande högst en månads aflöning eller mistning af tjänst på högst lika lång tid. För tjänstefel af lindrigare beskaffenhet eller för klandervärdt uppförande äger afdelningsföreståndare ådöma viss bestraffning, hvilken befogenhet öfverflyttats på ban- och maskiningenjör samt trafikinspektör.

Genom åtskilliga reglementen, specialinstruktioner och dylikt har meddelats linjemyndigheterna viss befogenhet, hvilken dock i de flesta fall endast afser behörighet, som måste tillkomma stationsbefälet, eller som omedelbart härflyter från den vederbörande afdelningsföreståndare tillkommande befälsrätt samt hans skyldighet att handhafva den löpande tjänsten. Någon redogörelse, för hvad i dessa hänseenden tillkommer de olika befattningshafvarna, torde här icke behöfva lämnas.

Linjemyndigheterna genom bestämmelser af styrelsen tillagd befogenhet.

Utöfver hvad nu nämnts har genom särskilda af styrelsen utfärdade bestämmelser afgöranderätt i vissa angifna hänseenden tillerkänts linjemyndigheterna.

Sålunda har distriktsförvaltningen i aflöningsfrågor bemyndigats att bestämma ersättning för underlydande tjänstemän i vissa fall vid långvarig tjänstgöring utom stationsorten, att för betjänte inom vissa gränser bestämma dagtraktamente och natthärbärgesersättning samt att meddela sjukaflöning för sammanlagdt högst fyra månader. Därjämte har befogenhet tillagts distriktschefen att meddela vissa bestämmelser angående fördelning af felräkningspenningar, afdelningsföreståndare och trafikinspektör att utanordna sjukaflöning för en tid af högst två månader samt vederbörande maskinbefäl att i vissa undantagsfall besluta om tilldelande af milpenningar till lokomotivförare och eldare.

Den linjemyndighet, som antagit extra ordinarie personal, bestämmer

Digitized by Google

enligt fastställda grunder dess aflöning och kan i särskilda fall medgifva denna personal viss sjukaflöning o. d.

Distriktsförvaltningen förhyr, sedan Kungl. Maj:ts tillstånd för hvarje särskildt fall af styrelsen utverkats, bostäder åt den distriktspersonal, som kan komma i åtnjutande af denna förmån, utöfvar viss särskild befogenhet beträffande fribiljetter för befattningshafvares familjemedlemmar, beviljar under vissa förhållanden afsked åt underlydande personal af betjäntgraden med undantag af stationsmästare samt beviljar, under förutsättning att legitimerad läkare förordnas som vikarie, tjänstledighet åt järnvägsläkare under högst 30 dagar i ett sammanhang.

Kortare tids tjänstledighet kan beviljas järnvägsläkare af distriktschefen, som jämväl meddelar vissa bestämmelser angående släpuniformens begagnande samt angående fördelningen af postbiträdesanslagen. Och enligt gällande fribiljettsreglemente äger» vederbörande järnvägsbefäl» att utfärda fri- och hushållsbiljetter samt gångbiljetter för underlydande personal.

Beträffande taxe- och ersättningsfrågor samt andra dylika frågor äger distriktschefen att meddela beslut i anledning af passagerares klagomål öfver utkräfd ersättning för skada å inredningen i vagn eller stationshus, i frågor rörande ersättning för skadadt eller förkommet gods i trafik inom landet, och öfver besvär beträffande debitering för begagnande af järnvägsområde eller järnvägsmagasinen samt debitering för uppehållande af godsvagn utöfver afgiftsfri tid. Distriktschefen beviljar eftergift af eller nedsättning i stadgade plats- och magasinsafgifter, nedsättning vid godsbefordran för cirkus-, teater- och musiksällskap samt menagerier äfvensom enligt årligen upprepadt bemyndigande nedsättning i vissa fall i fraktafgifter för is och för trävaror i vagnslaster. Därjämte tillkommer det trafikinspektör att medgifva föreningar, skolor och slutna sällskap att färdas med snälltåg i sådana fall, då nedsättning af transportafgifterna medgifvits vid resa i 3:dje klass.

Slutligen har också befogenhet lämnats dels distriktsförvaltningen att under vissa förutsättningar meddela föreskrift om nedsättning i hastigheten för snälltåg samt att med enskilda järnvägar träffa öfverenskommelser om ersättning för vattentagning från statens järnvägars anläggningar för vattentagning dels ock bandirektör att vidtaga vissa åtgärder med afseende å erforderliga landtmäteriförrättningar, att bestämma bansektionernas indelning i afdelningar och afdelningarnas i bevakningssträckor, för såvidt icke styrelsen för visst fall därom lämnat föreskrift, samt att bestämma afdelningarnas och bansträckornas nummer.

Digitized by Google

Följderna af linjemyndigheternas osjälfständiga ställning.

Kommittén har sökt göra denna redogörelse för hvad distriktsförvaltningarna och de öfriga linjemyndigheterna hafva att själfständigt besluta och företaga så fullständig som möjligt, för att därigenom en med verkligheten öfverensstämmande bild af deras verksamhet skulle erhållas. Af denna redogörelse kan man knappast undgå att erhålla den uppfattningen, att i själfva verket dessa myndigheters själfständiga verksamhetsområde är mycket begränsadt, och framför allt att de endast i ringa grad äga beslutanderätt i sådana frågor, som beröra allmänheten.

Mot den nuvarande organisationen nödgas man därför anmärka, att linjemyndigheterna icke fått den själfständighet och den styrka, som afsetts vid deras senaste organisation, och som just skulle utgöra motivet till införande af distriktsförvaltningsinstitutionen såsom ett led i organisationskedjan. Grundsatsen att intet ärende skall afgöras af högre myndighet, än som därför erfordras, har nämligen icke i tillräcklig grad blifvit följd.

Styrelsen har därför fortfarande att handlägga en hel del lokala och andra frågor, som icke hafva principiell natur eller på annat sätt sammanhöra med själfva ledningen af statens järnvägar. Sålunda åligger det styrelsen t. ex. att afgöra frågor om ersättning för sjukvård, meddelad af annan läkare än järnvägsläkare, om anläggning af håll- och lastplatser, om trafikerandet af sido- och hamnspår, om restitution af biljett- och fraktafgifter i inländsk trafik m. m. Följden häraf har blifvit, att man icke vunnit den afsedda lindringen i styrelsens arbetsbörda. Den förut omförmälda tredubblingen af antalet ärenden, som styrelsen har att handlägga, får ju i väsentlig mån tillskrifvas den oberäknadt starka trafikökningen, men en mera genomförd organisation af distriktsförvaltningarna borde hafva kunnat mera fördröja denna starka ökning i ärendenas antal.

Hvad angår distriktsförvaltningarna, har däremot deras myndighet kommit att begränsas så, att distriktsförvaltningarna jämväl i afseende å en stor mängd mindre betydelsefulla ärenden hafva att vidtaga allenast den förberedande utredningen. Då ett ärende af sistnämnda slag inkommit till styrelsen, måste det naturligtvis remitteras till distriktsförvaltningen, som i sin ordning i de allra flesta fall inhämtar yttrande af vederbörande baningenjör eller trafikinspektör eller understundom af maskiningenjör eller maskininspektor, af hvilka befattningshafvare trafikinspektören dessutom ofta hör vederbörande stationsinspektor, hvarefter ärendet med distriktsförvaltningens utlåtande återgår till styrelsen. Det är uppenbart, att detta är att använda en allt för tung och omfattande apparat för afgörandet af enklare, mindre viktiga frågor, och det är — såsom också framgått vid samråd mellan kommittén och vissa befattningshafvare å linjen — häruti man har att söka grunden till den

Digitized by Google

klagan, som förspörjes såväl bland linjepersonalen som allmänheten, öfver de många instanserna inom järnvägsförvaltningen.

I frågor af lokal betydelse är styrelsen vid beslutets fattande nästan uteslutande hänvisad till det förslag i sådant afseende, som framställts af distriktsförvaltningen. Det är då klart, att genom ärendets fram- och återgång mellan styrelsen, distriktsförvaltningen och de denna myndighet underordnade befattningshafvarne måste, utan att därmed något i sak vinnes, förorsakas onödig omgång och tidsutdräkt. Då såväl distriktsförvaltningen som t. ex. baningenjören måste behandla ärendet från ungefärligen samma synpunkt, har gifvetvis onödigt mångskrifveri uppstått; och då den öfverordnade myndigheten vid meddelandet af sitt beslut är så godt som nödsakad att förlita sig på den underordnades utredning och följaktligen i vanliga fall måste komma att följa dennas förslag, måste därigenom säkerheten och självständigheten hos den förra myndigheten minskas, på samma gång som ansvarskänslan försvagas hos den underordnade myndigheten, hvilken formellt icke äger något inflytande på själfva afgörandet. Distriktsförvaltningarna hafva väl rätt till initiativ och således att vända sig till styrelsen med förslag. Men intresset för ett sådant tagande af initiativ slappas helt visst i samma mån som det är svårt för styrelsen att inom rimlig tid afgifva svar på framställningarna. För den stora allmänheten medför slutligen också det förhållandet, att jämväl ärenden af mindre betydelsefull art och af lokal beskaffenhet afgöras af styrelsen, jämte dröjsmål med ärendenas afgörande, äfven den olägenheten, att det för denna samma allmänhet är svårare att få tillfälle till personlig förhandling med de befattningshafvare, som medverka vid ärendenas afgörande, samt att den vid förfrågningar rörande dylika ärenden hos linjemyndigheterna icke kan erhålla tillräckligt upplysande eller bindande svar.

Distriktschefens ställning svag i förhållande till afdelningsföreståndarne.

Vid sin granskning af den nuvarande järnvägsorganisationen har kommittén tyckt sig finna, att det inom distriktsförvaltningarna, sådana de för närvarande äro organiserade, icke förefinnes den enhetlighet, som varit afsedd och som måste fordras af en dylik institution.

Genom instruktionens bestämmelser, att gemensamma sammanträden skola hållas, och att ärenden, hvilka angå förvaltningen i allmänhet eller eljest äro af den vikt eller beskaffenhet, att samarbete mellan de olika afdelningarna bör i fråga om dem äga rum, skola handläggas vid dessa sammanträden eller i så kallad samlad distriktsförvaltning, har visserligen någon förbättring inträdt beträffande samarbetet mellan de olika afdelningsföreståndarne. Det har dock synts kommittén, att inom distrikts-

Digitized by Google

förvaltningarna fortfarande saknas den verkligt enande och sammanhållande kraft, som med den nuvarande organisationen eftersträfvats.

1893 års kommitté yttrade, att det vore endast genom anställandet af en verklig chef, som den nödiga enheten och sammanhållningen inom distriktets förvaltning syntes kunna fullt uppnås, enär en afdelningsföreståndare i en ställning, mera analog med den, som t. f. intendenten intoge, om ock med en i vissa afseenden utvidgad kompetens, svårligen kunde erhålla tillräckligt inflytande gent emot öfriga afdelningsföreståndare.

Distriktschefen har emellertid icke erhållit den chefsställning, som sålunda afsetts. Visserligen stadgas i instruktionen, att distriktschefen såsom distriktsförvaltningens chef är styrelsen i första hand ansvarig för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet, samt att i ärenden, som föredragas i samlad distriktsförvaltning, distriktschefen ensam äger beslutanderätt. Men å andra sidan har distriktschefen icke blott blifvit i instruktionen, såsom föreståndare för administrativa afdelningen och trafikafdelningen, likställd med de andra afdelningsföreståndarne, utan han har enligt aflöningsreglementet tilldelats afdelningsföreståndares arfvode med åtnjutande, då han tjänstgör, af ett tilläggsarfvode efter allenast 500 kronor för år. Distriktschefen äger att göra sin myndighet gällande gent emot de öfriga afdelningsföreståndarne endast i sådana frågor, som handläggas i samlad distriktsförvaltning, samt vid utöfvandet af den honom tillkommande inspektionsrätten, hvarför också afdelningsföreståndarne icke i distriktschefen utan i vederbörande afdelningschef inom styrelsen lära se sin närmaste förman.

En sådan uppfattning kan också vinna stöd i instruktionens bestämmelse, att, därest medlem af distriktsförvaltningen låtit i något ärende till protokollet anteckna sin från distriktschefen skiljaktiga mening, protokollsutdrag rörande denna fråga skall insändas till styrelsen, äfven för det fall att expedition i ärendet icke skall ingå dit. Genom detta stadgande är gifvetvis möjlighet beredd för vederbörande afdelningschef att jämväl i sådana rena detaljfrågor, som öfverlämnats till distriktsförvaltningarnas afgörande, göra sitt inflytande gällande på ett sätt, som måste verka försvagande på distriktschefens ställning. Om också denna bestämmelse endast ytterst sällan skulle komma att i praktiken tillämpas och kanske hittills aldrig tillämpats, kan den dock menligt inverka på distriktschefens självständighet. Den är dessutom från principiell synpunkt farlig. I den nuvarande instruktionen förekommer nämligen en bestämmelse därom, att »hvarje afdelningsföreståndare är ansvarig för att tjänsten inom hans afdelning i alla till densamma hörande grenar på ett tillfredsställande sätt handhafves», men det angifves icke, hvem afdelningsföreståndaren i första

Digitized by Google

hand är ansvarig, och stadgandet bildar därigenom icke såsom önskligt varit, till förekommande af allt för stort inflytande från afdelningschefernas sida på den lokala förvaltningen, tillräckligt skarp motsats mot den före år 1898 i samma afseende gällande bestämmelsen, att »afdelningsföreståndarne skola en hvar för sin afdelning direkt inför afdelningens chef inom styrelsen ansvara för den inre ordningen och hushållningen».

Kommittén har ock fäst sig vid den svårighet för distriktschefen i hans tjänsteutöfning, som ligger däri, att han hålles utanför de öfverläggningar mellan samtlige afdelningsföreståndare dels vid banafdelningen och dels vid maskinafdelningen, som årligen förekomma inför vederbörande afdelningschefer.

Den svaga ställning, som distriktschefen alltså intager i förhållande till afdelningsföreståndarne, har bland annat till följd, att det svårligen kan lyckas honom att åstadkomma sådan sammanhållning och verkligt samarbete mellan de olika afdelningarna, som erfordras för ett kraftigt främjande af statsjärnvägarnes ekonomiska ändamål. Detta förhållande visar sig särskildt däri, att det i vissa afseenden icke råder tillräcklig likformighet mellan afdelningarna, och att särskildt beträffande den lägre linjepersonalen en alltför skarp åtskillnad äger rum mellan personal å olika afdelningar, så att befattningshafvare, som tillhör en afdelning, anser sig icke behöfva taga någon del i arbete, som närmast tillhör annan afdelnings område.

Distriktschefen tillika föreståndare för trafikafdelningen.

I detta sammanhang anser sig kommittén — ehuru det gäller en mera underordnad detaljfråga, som således från den synpunkten egentligen borde behandlas i annan afdelning af detta betänkande — böra framhålla, hurusom jämväl i ett annat afseende distriktschefens ställning måste anses oklar.

1893 års kommitté anför beträffande distriktschefen, att, om denne, hvilken skulle representera det så att säga affärsmässiga elementet inom distriktsförvaltningen — tillse att transportindustrien bedrefves på det för staten mest förmånliga sätt — icke finge tillfälle att mera omedelbart lägga hand vid göromålen inom den gren af förvaltningen, som hade till ändamål att utföra själfva transportarbetet, d. v. s. trafiken, han icke skulle kunna så noggrant följa och blifva så förtrogen med förhållandena inom denna förvaltningens hufvudgren, att han i tillfyllestgörande grad kunde äga förutsättningarna för att i förekommande fall träffa det riktigaste afgörandet. Med hänsyn hufvudsakligast härtill föreslog också kommittén, att distriktschefen tillika skulle vara föreståndare för distriktets trafikafdelning. Å andra sidan fann kommittén, att beträffande trafik-

Digitized by Google

afdelningen med dess mångfald af ärenden, som kräfde ett snabbt afgörande, det erfordrades särskilda anordningar för att möjliggöra en jämn och regelbunden förvaltning af de distrikten tilldelade linjerna, i all synnerhet som här tillstötte den omständigheten, att afdelningsföreståndaren tillika vore distriktschef, och att en lösning af dessa svårigheter vore att finna däri, att distrikten för den löpande trafiktjänstens handhafvande indelades i särskilda trafiksektioner under befäl af tjänstemän, benämnda trafikinspektörer och utrustade med en jämförelsevis större grad af självständig myndighet.

Genom den större befogenhet, som i enlighet med nyssnämnda kommittés förslag gifvits trafikinspektör, och som måste anses vara en gifven följd af det förhållandet, att föreståndaren för trafikafdelningen tillika är distriktschef, har uppstått den olägenheten, att distriktschefen, som i distriktsförvaltningen företräder trafikafdelningen och där föredrager denna afdelnings ärenden, omöjligen kan komma att så behärska detaljerna inom denna afdelning, som understundom skulle vara önskligt. Då de inom de andra afdelningarna med trafikinspektören jämnställda befattningshafvarne icke äga lika vidsträckt befogenhet som denne, har det dessutom visat sig, att särskildt i fråga om den löpande trafiktjänst, som handhafves af trafikinspektör, en viss svårighet förefinnes att få till stånd nödigt samarbete med de andra afdelningarna. Det skulle också slutligen kunna anmärkas, att gränsen mellan distriktschefens och trafikinspektörens verksamhetsområden icke blifvit vare sig i instruktionen eller genom andra stadganden så noggrant bestämd, som med hänsyn till jämväl sistnämnda befattningshafvares mera självständiga ställning kunde vara önskligt, för att icke slitningar mellan vederbörande och olikformighet å de olika distrikten skola uppstå.

Sammanfattning af anmärkningarna mot linjemyndigheternas organisation.

De anmärkningar, kommittén funnit sig böra framställa mot den nuvarande distriktsförvaltningsorganisationen, kunna sammanfattas i det omdömet, att denna organisation, sådan den framträder i verkligheten, saknar klara linjer och lider af inre motsägelser.

I förhållandet mellan styrelsen och distriktsförvaltningen har den senare icke fått sig anförtrodd självständig behandling af ärendena i en grad, som på något sätt kan motsvara dess yttre anordning; och därutöfver är gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningens befogenhet icke tillräckligt fixerad. Distriktsförvaltningen har därigenom kommit att i allt för hög grad blifva en tyngande mellaninstans vid ärendenas förberedande utredning.

Inom distriktsförvaltningen skall distriktschefen visserligen vara chef,

Digitized by Google

och han beslutar ensam i alla ärenden, som komma till samlad distriktsförvaltning, hvarjämte han är styrelsen i första hand ansvarig för bland annat ekonomien inom distriktet. Men ändock hafva afdelningsföreståndarne jämförelsevis stor självständighet och just på de områden, där ekonomien närmast beröres. Distriktschefen saknar befogenhet att utöfva inflytande på dessa angelägenheter, hvilket däremot tillkommer afdelningschefen i styrelsen, direkt och med förbigående af distriktschefen.

Och slutligen har det ansetts som ett ingående led i organisationen, att distriktschefen skall vara afdelningsföreståndare för trafikafdelningen, medan man samtidigt lämnat de under honom stående trafikinspektörerna befogenhet, som i viss mån motsvarar en afdelningsföreståndares.

Förvaltningen ej tillräckligt affärsmässig.

Såsom ofvan (sid. 1) har angifvits, har statsrådet och chefen för civildepartementet vid föredragning inför Kungl. Maj:t af frågan om förändrad organisation af järnvägsstyrelsen m. m. bland annat angående statens järnvägars förvaltning framhållit, att en affär af så vidtomfattande beskaffenhet gifvetvis borde, för att största möjliga resultat skulle kunna afvinnas densamma, skötas på ett, så vidt görligt är, fullt affärsmässigt sätt, något hvartill den nuvarande förvaltningen icke syntes vara fullt anpassad.

Vid den granskning af järnvägsförvaltningens organisation, som kommittén verkställt, har kommittén också funnit, att denna organisation i åtskilliga afseenden icke möjliggör den affärsmässighet i förvaltningen, som måste vara önsklig för ett såväl för statens finanser som för hela landets näringslif så betydelsefullt företag som statens järnvägar.

Kommittén har därvid ingalunda förbisett, att det måste ligga i sakens natur, att fordringarna på affärsmässighet måste ställas annorlunda, då det gäller en statsinstitution med de många skilda intressen, hvilka en dylik institution har att tillgodose, och med den mängd olikartade förhållanden, till hvilka den har att taga hänsyn, än då fråga är om ett enskildt industriellt eller kommersiellt företag.

Det är emellertid klart — för att nu till en början beröra några af de af den nuvarande organisationen föranledda missförhållandena, som kommittén redan förut från annan utgångspunkt har påpekat — att det måste anses stå i skarpaste strid med affärsmässighetens fordringar, att styrelsens chef och ledamöter af den öfverväldigande mängden löpande ärenden hindras att med den skyndsamhet, som eljest skulle kunna ske, bringa till afgörande frågor, på hvilkas lyckliga lösning såväl järnvägens som trafikanternas fördel kan vara i hög grad beroende. Såsom allt utom affärsmässigt måste likaledes betraktas det dröjsmål med afgörandet af jämväl mindre betydelsefulla, trafikanter berörande ärenden, som för-

Digitized by Google

orsakas af styrelsens växande arbetsbörda och särskildt det mångskrifveri, det dubbelarbete, den omgång och den tidsutdräkt, som beträffande frågor af mera lokal natur på sätt ofvan angifvits förorsakas däraf, att dessa frågor först måste från samma synpunkt behandlas af flera, sinsemellan öfver- och underordnade lokala myndigheter för att därefter afgöras af styrelsen.

Styrelsen har ej tillräcklig beröring med affärsvärlden.

Från uteslutande affärsmässighetens synpunkt anser sig kommittén först och främst böra anmärka, att järnvägsstyrelsen icke har den intima beröring och känning med det kommersiella och industriella lifvet, som måste anses vara nödigt och lämpligt.

Visserligen torde väl styrelsens chef och ledamöter fatta såsom en af sina främsta uppgifter att med uppmärksamhet följa de allmänna kommersiella och industriella förhållandena, och visserligen finnes i järnvägsrådet vid styrelsens sida en institution, i hvilken såsom ledamöter sitta representanter för de intressen, om hvilka här är fråga. Men det synes kommittén vara alldeles uppenbart, att, äfven om den arbetsbörda, som genom handläggningen af mindre betydande, löpande ärenden betungar styrelsens chef och ledamöter, ganska väsentligt lättas, deras tid dock alltid kommer att blifva så upptagen af de järnvägsförvaltningen direkt berörande frågorna, att det väl näppeligen kan blifva annat än de mera allmänna företeelserna på näringslifvets område, som kunna blifva föremål för deras uppmärksamhet. Hvad järnvägsrådet beträffar, synes det likaledes vara gifvet, att detta, som under ett fåtal dagar sammanträder en eller två gånger om året och därvid endast har att utan beslutanderätt yttra sig rörande synnerligen stora, allmänna frågor, såsom mera genomgripande förändringar af taxa och tidtabell, icke kan ensamt förmedla den mera intima beröring mellan styrelsen och affärsvärlden, som kommittén nu afser.

Kommittén håller nämligen före, att det är icke endast vid afgörandet af de mera ovanliga eller särskildt betydelsefulla frågorna, som inflytandet från rent affärsmässigt håll bör hafva tillfälle att göra sig gällande i styrelsen. Inom en förvaltning, hvilken såsom järnvägsförvaltningen ingriper på de flesta näringslifvets olika områden, måste tvärtom nästan ständigt — jämväl bland ärenden af mera löpande natur — förekomma frågor, vid hvilkas afgörande inom järnvägsförvaltningen det måste vara ett verkligt behof för chef och ledamöter att hafva tillfälle att rådslå med personer, förtrogna med handelns, industriens och näringarnas behof. Kommittén vill i sådant afseende nämna först och främst de många för den inhemska industrien viktiga upphandlingsfrågorna, som förekomma inom

Digitized by Google

styrelsen. Vidare höra hit frågor om förändrade tåganordningar af jämväl mindre genomgripande art samt frågor om beredande af förenklingar och lättnader för trafikanter såväl i gods- som persontrafiken, och hit kunna slutligen äfven räknas frågor om nya byggnader och anläggningar vid de redan trafikerade statsbanorna äfvensom andra frågor, som afse den allmänna ledningen af järnvägsförvaltningen.

Dessa ärenden, om hvilka nu är fråga, äro sådana, som förekomma så jämförelsevis ofta, att det omöjligen kan vara tal om att genom en utvidgad kompetens för järnvägsrådet och ett tätare inkallande af denna institution till samarbete med styrelsen söka vinna, hvad som uti förevarande afseende är att eftersträfva. Det är nämligen behofvet för styrelsen att vid den ständiga ledningen af statens järnvägsförvaltning vara i tillfälle att rådslå med personer med erfarenhet från affärslifvet och saknaden vid denna förvaltning af ett permanent inflytande från representanter för den kommersiella och industriella världen, som enligt kommitténs mening måste med den nuvarande organisationen göra sig kännbart gällande.

Styrelsens handlingsfrihet alltför inskränkt.

Hvad som från affärsmässighetens synpunkt i hög grad skiljer statens järnvägars förvaltning från ett enskildt industriellt eller merkantilt företag, är den jämförelsevis ringa handlingsfrihet, som tillkommer styrelsen, och den bundenhet af hänsynen till det formellt riktiga, som gör sig gällande såväl för styrelsen som för de särskilda befattningshafvarne.

Frågor om nya byggnader och anläggningar.

Bland de inskränkningar i styrelsens handlingsfrihet, hvilka på samma gång de torde stå i mindre god öfverensstämmelse med verklig affärsmässighet tillika synas kunna med förändrade anordningar undanröjas, anser sig kommittén först och främst böra nämna sättet för behandling af frågor om nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

Af den redogörelse, som här ofvan (sid. 12) lämnats beträffande de grundsatser, som fortfarande anses gällande rörande Riksdagens pröfning af anslagen till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar, har framgått, att det enligt ordalydelsen i de af Riksdagen i ämnet meddelade beslut skall vara nya byggnader och anläggningar af *större* omfattning, *större* ändringar af stationer och bangårdar samt sådana till- och ombyggnader, hvilka på grund af sin omfattning måste anses komma att medföra *större kostnader*, som skola underställas Riksdagens pröfning.

Dessa grundsatser hafva emellertid, enligt hvad kommittén vid sin

Digitized by Google

granskning af järnvägsförvaltningen funnit, så tillämpats, att i de framställningar rörande anslag till nya byggnader och anläggningar, som under de sista åren underställts Riksdagens pröfning, upptagits specificerade poster jämväl på 1,100, 1,500 och 1,600 kronor.

I ett företag, där, såsom förhållandet var med statens järnvägar för år 1906, årliga bruttoinkomsten uppgår till 60,000,000 kronor och årliga driftkostnaden till öfver 42,000,000 kronor, kunna omöjligen utgiftsposter på sådana belopp, som enligt hvad nyss nämndes finnas specificerade i framställningarna om anslag till nya byggnader och anläggningar, anses vara »större kostnader», eller de anläggningar, som med dem afses, vara af »större omfattning».

För »diverse arbeten» beviljades af 1901 års Riksdag ett belopp af 325,400 kronor. Vid 1902 års Riksdag begärdes för »diverse arbeten» ett belopp af 328,600 kronor. I sin skrifvelse i ämnet till Kungl. Maj:t yttrade Riksdagen bland annat, att Riksdagen fäst sin uppmärksamhet vid det betydande belopp, som begärts för utförande af »diverse arbeten», rörande hvilka ej någon specifikation lämnats. Det vore visserligen för järnvägsstyrelsen omöjligt att på förhand noga beräkna alla de arbeten, som det kunde befinnas erforderligt att utföra å det vidsträckta statsbanenätet, men det syntes dock Riksdagen, som om behofvet af nya anläggningar vid de trafikerade järnvägarne skulle kunna bestämmas och specificeras närmare, än som skett. I sådant afseende hade det särskildt förefallit Riksdagen anmärkningsvärdt, att, såsom af järnvägsstyrelsens motivering framginge, jämväl kostnader för uppförande af nya byggnader åt betjäningspersonalen utan någon specifikation upptagits under ifrågavarande utgiftspost för diverse arbeten.

Med hänsyn till hvad Riksdagen sålunda yttrat, hafva efter år 1902 i förslagen till nya byggnader och anläggningar för »diverse arbeten» upptagits väsentligt mindre belopp nämligen

i framställningen till	1903	års	Riksdag	81,800	kronor
» »	»	1904	»	»	56,800	»
» »	»	1905	»	»	100,000	»
» »	»	1906	»	»	118,200	»

Alla öfriga poster äro till ändamålet särskildt angifna.

Att Riksdagen år 1902 framställde den anmärkning, som ofvan omförmälts, torde möjligen kunna tillskrifvas — förutom det förhållandet, att bland kostnaderna för »diverse arbeten» ingått utgifterna för uppförande af betjäningsbostäder, ehuru behofvet af dessa byggnader lättare än af många andra anläggningar torde kunna på förhand inses — den ringa sakliga kon-

Digitized by Google

troll öfver järnvägsstyrelsens förvaltningsåtgärder, som, enligt hvad kommittén här nedan får tillfälle ytterligare framhålla, för närvarande äger rum.

Det synes eljest kommittén vara uppenbart, att ett för långt gående specificerande i Riksdagens beslut om anslag till nya byggnader och anläggningar från affärsmässighetens synpunkt kan medföra betydande olägenheter. Det är nämligen att märka, att för att t. ex. 1907 års Riksdag skall bevilja anslag för utförandet af en anläggning, behofvet af denna anläggning skall af linjemyndigheterna förutses redan våren 1906 för att ingå i distriktsförvaltningens förberedande uppgift å behöfliga nya byggnader och anläggningar m. m., hvilken uppgift skall vara ingifven till styrelsen före den 1 juni 1906. Kostnaderna för denna anläggning skola därefter af de lokala myndigheterna beräknas, så att de kunna ingå i distriktsförvaltningens definitiva förslag till nya byggnader och anläggningar, som skall ingifvas till styrelsen före den 1 oktober 1906. Det anslag åter, som beviljas af 1907 års Riksdag är, med undantag af belopp, beträffande hvilka Riksdagen särskildt medgifver, att de få förskottsvis utanordnas under samma år, afsedt att utbetalas först under år 1908. Behofvet af en ny byggnad eller anläggning vid statens järnvägar kan således i allmänhet icke tillfredsställas förrän tidigast ett år och i de flesta fall först två år, sedan det gjort sig gällande eller eljest kunnat förutses. Men en järnvägsförvaltning måste, om den skall skötas affärsmässigt, äga möjlighet att smidigt anpassa sig efter trafikförhållandena, sådana dessa vid hvarje särskild tidpunkt yppa sig, och framför allt måste den kunna möjliggöra och främja uppkomsten af ny betydande trafik genom att i tid vidtaga erforderliga anordningar för dess skötande.

Sättet för upphandlingars verkställande.

Kommittén anser sig vidare böra fästa uppmärksamheten å den inskränkning i styrelsens handlingsfrihet, som i visst afseende äger rum jämväl i fråga om sättet för upphandlingars verkställande.

De i detta afseende för järnvägsförvaltningen gällande hufvudbestämmelserna finnas i §§ 1, 2 och 3 samt i mom. 1 och 2 af § 20 i kungl. förordningen angående statens upphandlings- och entreprenadväsende m. m. den 17 november 1893, hvilka §§ i erforderliga delar äro af följande lydelse:

§ 1.

Då för statens behof upphandling skall ske eller sådant arbete utföras, som icke af staten genom egna tjänstemän eller arbetare omedelbarligen ombesörjes, skola skriftliga anbud å leverans eller arbete, som är i fråga, infordras eller leveransen eller arbetet utbjudas å auktion eller ock om

Digitized by Google

dem träffas uppgörelse under hand, allt i enlighet med hvad här nedan finnes närmare bestämdt.

§ 2.

1. Å leverans eller arbete, hvarom icke enligt § 3 träffas uppgörelse under hand, skola genom allmän kungörelse skriftliga anbud infordras eller, om vederbörande myndighet pröfvar sådant ändamålsenligare, auktion utlysas.

2. Dock må,

då endast ett begränsadt antal personer eller bolag kan anses förfoga öfver den insikt eller yrkesskicklighet och de hjälpmedel, som äro erforderliga för att på tillfredsställande sätt och i rätt tid utföra leveransen eller arbetet, eller

då den kontraktsenliga beskaffenheten af leveransföremålet eller det utförda arbetet icke kan utrönas vid besiktning utan först efter hand eller under bruk, eller

då nämnda beskaffenhet icke kan utan väsentligen ökad kostnad undersökas vid besiktningen eller dessförinnan kontrolleras, eller

då myndigheten tillsläpper för utförandet af leveransen eller arbetet erforderliga materialier och dessas användande för afsedt ändamål ej lämpligen kan öfvervakas, eller

då myndigheten eljest på grund af särskilda omständigheter finner det allmännas trygghet icke tillstädja att leveransen eller arbetet göres till föremål för allmän täflan,

infordrandet af skriftliga anbud begränsas till dem, åt hvilka med hänsyn till nu angifna förhållanden leveransen eller arbetet kan anförtros; och skola i sådant fall anbuden infordras genom särskilda skrifvelser utan allmän kungörelse.

3. Vid auktion må jämväl skriftliga anbud afgifvas.

§ 3.

1. Uppgörelse under hand må äga rum:

a) när Kungl. Maj:t därom förordnat;

b) när efter infordrande af skriftliga anbud eller vid auktion antagligt anbud icke erhållits och ej heller kan förväntas genom förnyadt utbjudande på ettdera af nyssnämnda sätt;

c) när upphandling skall ske eller arbete utföras på försumlig leverantörs eller entreprenörs bekostnad;

Digitized by Google

d) när komplettering af leverans eller arbete medelst efterbeställning befinnes nödig och denna ej betingar högre pris än det förut bestämda samt leveransföremålet eller arbetet under tiden icke undergått betydligare prisfall;

e) när under utförande af reparationsarbete framträder behof af dettas utsträckning utöfver hvad på förhand kunnat beräknas och det utsträckta arbetets utbjudande enligt § 2 skulle medföra olägenhet eller ökad kostnad för staten;

f) när upphandling eller arbete sker för försöks anställande eller till följd af oförutsedda omständigheter icke tål uppskof;

g) när tillverkningen af upphandlingsföremålet eller utförandet af arbetet fordrar särskild yrkesskicklighet eller uteslutande tillkommer innehafvare af patent, eller när föremålet endast finnes på ett ställe eller hos en tillverkare att tillgå; samt i öfrigt

h) när central förvaltningsmyndighet finner byggnadsarbete, för hvilket kostnaden uppgår till högst 10,000 kronor, eller annat arbete eller upphandling, i värde ej öfverstigande 3,000 kronor, kunna förmånligare ombesörjas under hand än i den ordning § 2 stadgar;

skolande enahanda befogenhet — — — — — — — — — — — —
— —

och må, då fråga är om arbete eller upphandling, i värde ej öfverstigande 3,000 kronor, central förvaltningsmyndighet så ock arméfördelningschef inom sitt förvaltningsområde meddela lokal eller underordnad myndighet befogenhet att träffa uppgörelse under hand.

2. Om anledningen till att uppgörelse träffas under hand skall, när utgiften öfverstiger 500 kronor, hos vederbörande myndighet göras anteckning.

§ 20.

1. Af de anbud, som enligt här ofvan angifna grunder komma under pröfning, skall vid auktion antagas det lägsta och i öfriga fall det bland de tre lägsta eller, om endast två anbud föreligga, det af dessa, som med afseende å alla på frågan inverkande omständigheter är att anse såsom det för staten förmånligaste.

Hafva flera än tre anbud afgifvits och äro de väsentligen olikartade med hänsyn till det erbjudna föremålets beskaffenhet, må särskildt pröfvas hvilka af anbuden skola såsom de tre lägsta anses.

Föreligger endast ett anbud till pröfning, må det antagas, om det finnes för staten förmånligt.

2. Därest vid fråga om leveranser eller arbeten af synnerlig vikt eller omfattning annat anbud än de tre lägsta finnes vara för staten för-

Digitized by Google

månligare än dessa, skall ärendet anmälas hos Kungl. Maj:t, som bestämmer hvilket bland samtliga anbuden skall antagas.

Det synes nu kommittén vara klart, att den tidsutdräkt och den omgång, som är förenad med infordrande af anbud, icke endast då detta sker genom allmän kungörelse, utan äfven då det verkställes genom särskilda skrifvelser till ett begränsadt antal leverantörer, måste understundom, särskildt i fråga om varor, som äro underkastade hastiga prisförändringar, verka hindrande för en upphandlings verkställande på det mest ekonomiska sätt. Och genom de ring- och trustbildningar, som numera allmänt förekomma inom den industriella världen, har den nedpressning af prisen, som afsetts med bestämmelsen om infordrande af anbud, blifvit omöjliggjord, åtminstone, då frågan gäller upphandling af materiel eller effekter, som endast ett fåtal tillverkare eller försäljare kunna leverera.

Hos styrelsen äro anställda ingenjörer, utbildade på det metallurgiska och kemiskt-tekniska området. Dessa verkställa profningar och undersökningar af materialier och effekter samt företaga kemiska och fysikaliska undersökningar å en mängd för järnvägen behöfliga förbrukningsartiklar. Det har af dessa undersökningar framgått, att i fråga om vissa artiklar en vara af verkligt god beskaffenhet icke sällan kan påräknas hufvudsakligen från endast ett mycket begränsadt antal tillverkare, understundom endast från en eller två, äfvensom att det på grund af varornas olika beskaffenhet rätt ofta är händelsen, att det skulle vara för statens järnvägar fördelaktigast att antaga ett anbud, som icke kunnat anses såsom något af de tre lägsta, men att detta icke kunnat ske antingen på den grund, att det icke varit fråga om »leverans eller arbete af synnerlig vikt eller omfattning» eller att tiden ej medgifvit att underställa frågan Kungl. Maj:ts pröfning. På grund af hvad kommittén sålunda anfört, kan kommittén icke finna annat än att den begränsning af styrelsens rätt att verkställa upphandlingar under hand och att antaga afgifna anbud, som framgår af ofvan angifna bestämmelser i kungl. förordningen den 17 november 1893, verkar ekonomiskt ofördelaktigt för statens järnvägar.

Vissa frågors afgörande af Kungl. Maj:t.

Slutligen torde, beträffande de hänseenden, i hvilka järnvägsstyrelsens handlingsfrihet för närvarande måste anses vara allt för mycket inskränkt, böra anmärkas, hurusom kommittén vid granskning af styrelsens diarier och registratur m. m. funnit, att en ganska afsevärd mängd ärenden, som antingen äro af nästan uteslutande lokal art eller ock eljest äro af så ringa betydelse, att de ingalunda kunna anses påkalla beslut af Kungl. Maj:t, för närvarande underställas Kungl. Maj:ts pröfning, såsom t. ex.

Digitized by Google

frågor om förhyrande af bostäder åt personalen, om ersättning för särskildt uppdrag, om ersättning för skada å person eller egendom i följd af järnvägs drift m. m.

Under år 1906 inregistrerades också i järnvägsstyrelsen ej mindre än 237 kungl. remisser samt 460 kungl. bref eller ämbetsskrifvelser.

För kommittén, som anser, att intet ärende bör afgöras af högre myndighet, än som därtill erfordras, har nyss berörda förhållande, som endast torde hafva medfört onödig omgång, tidsutdräkt och mångskrifveri, synts stå i uppenbar strid med affärsmässighetens princip.

Granskningen af järnvägsförvaltningen formell.

Liksom kommittén alltså funnit, att i vissa afseenden allt för stor inskränkning i styrelsens handlingsfrihet äger rum, har kommittén också fäst sin uppmärksamhet därpå, att befattningshafvarne inom järnvägsstaten vid vidtagande af förvaltningsåtgärder understundom till verkets förfång måste känna sig alltför bundna af formella hänsyn och låta sig ledas af fruktan för ekonomisk efterräkning.

Detta förhållande liksom också, enligt hvad kommittén nyss yttrat, den omständigheten, att jämförelsevis allt för liten handlingsfrihet lämnats styrelsen, antager kommittén åtminstone till stor del föranledas af det sätt, hvarpå granskningen af järnvägsförvaltningen nu är ordnad.

För närvarande verkställes denna granskning sålunda, att linjemyndigheternas räkenskaper genomgås å det till järnvägsstyrelsen hörande revisionskontoret, därvid hufvudsakligen dels företages en ren siffergranskning, dels pröfvas, att vederbörande verifikation befinner sig i formellt riktigt skick och dels slutligen efterses, att hvarje utgift beslutats af behörig person och i enlighet med för hvarje särskildt fall gällande bestämmelser. Den granskning, som å revisionskontoret verkställes, är således väsentligen endast formell. Revisionskontoret företar icke granskning af styrelsens egna utgifter i annan mån, än att verifikationerna, innan desamma upptagas å utanordning, siffergranskas å revisionskontoret.

I öfrigt genomgås räkenskaperna inom kammarrätten, som granskar såväl styrelsens som linjemyndigheternas verifikationer. Denna granskning är likaledes af i hufvudsak endast formell natur. Visserligen äger kammarrätten enligt den för denna myndighet gällande instruktionen att pröfva jämväl de af styrelsen vidtagna förvaltningsåtgärderna, men man torde inom kammarrätten icke alltid kunna påräkna den sakkunskap, som för en sådan granskning skulle vara erforderlig.

En saklig granskning verkställes däremot af statsrevisionen. Den korta tid, som statsrevisionen kan ägna åt järnvägsförvaltningen, kan dock naturligtvis icke medgifva en mera ingående eller noggrann granskning af

Digitized by Google

denna vidlyftiga och omfattande förvaltningsgren. Det torde nämligen böra nämnas, att för år 1905 utgiftsverifikationerna för statens järnvägars förvaltning uppgingo till ett antal af öfver 82,000, däraf omkring 3,500 verifikationer afsågo styrelsens utgifter.

Den granskning af statens järnvägsförvaltning, som sålunda äger rum, är alltså nästan uteslutande af rent formell natur. En förvaltningsåtgärd, som är vidtagen i formellt laga ordning, undgår i de allra flesta fall anmärkning, äfven om den måste anses vara verkligt oklok och för verket skadlig; och ännu mindre lärer revisionsanmärkning följa på underlåtenheten att vidtaga en för verket fördelaktig åtgärd, äfven om det genom denna underlåtenhet skulle röjas försummelse eller vårdslöshet. Det synes under sådana förhållanden också vara mindre underligt, att Riksdagen ansett sig icke böra lämna järnvägsstyrelsen allt för fria händer i fråga om beviljade anslag. Har å andra sidan en befattningshafvare vidtagit en åtgärd, som varit formellt oriktig, men ländt verket till verkligt gagn, äger hvarken styrelsen eller kammarrätten att ogilla en mot en sådan åtgärd till äfventyrs framställd anmärkning eller eljes befria vederbörande befattningshafvare från skyldighet att till statsverket återbetala det utgiftsbelopp, som anmärkningen afser. Befogenhet att befria från ersättningsskyldighet tillkommer visserligen Kungl. Maj:t, men dels måste vederbörande för att komma i åtnjutande af en sådan befrielse anföra besvär, därest anmärkning mot åtgärden framställts af styrelsens revisionskontor, först hos kammarrätten och sedan hos Kungl. Maj:t med det skrifveri och den kostnad, som däraf föranledas, och dels lärer Kungl. Maj:t med hänsyn till den rätt till anmärkningsprovision, som tillkommer den, som framställt anmärkningen, ofta uti nu ifrågavarande fall ålägga vederbörande skyldighet att, äfven om han befrias från att ersätta anmärkta beloppet, dock utgifva anmärkningsprovision. Det torde vara rätt naturligt, att under sådana förhållanden ej så sällan måste inträffa, att en befattningshafvare ser sig nödsakad att låta hänsynen till det formella gå framför det, han anser vara verkligt klokt och för verket gagneligt; och härigenom kväfvas beslutsamheten samt den omedelbara omtanken om verkets bästa hos alltför många bland dem, på hvilka verkets framgång beror.

Härtill kommer den långa tidsutdräkt, som med det nuvarande sättet för revisionens anordnande kräfves för att en anmärkning skall blifva slutbehandlad. Kommittén vill i sådant afseende påpeka, hurusom i oktober 1906 af de anmärkningar, som af kammarrättens revisionsafdelning framställts vid granskningen af 1900 års räkenskaper, två anmärkningar, beträffande hvilka underdåniga besvär anförts mot kammarrättens beslut, ännu voro på Kungl. Maj:ts pröfning beroende. Af anmärkningarna, framställda vid

Digitized by Google

granskningen af 1901 års räkenskap, voro vid angifna tid fem beroende på Kungl. Maj:ts pröfning, och af anmärkningarna, framställda vid granskningen af 1902 års räkenskap, voro åtta beroende på Kungl. Maj:ts pröfning, hvarjämte beträffande fyra icke ens kammarrätten meddelat beslut. Då det nu ofta är fråga om förvaltningsåtgärder, hvilkas upprepande årligen eller kanske månadsvis kan ifrågakomma, är det uppenbart, att det nuvarande anordnandet af revisionen jämväl i detta hänseende verkar hindrande för en verkligt affärsmässig skötsel af statens järnvägar.

Arbetsmetoderna tunga och omständliga.

I det föregående har omförmälts, att ärendenas handläggning inom järnvägsförvaltningen icke sker med erforderlig skyndsamhet, och kommittén har därvid påvisat, att en anledning härtill är den arbetsbörda, som betungar styrelsens chef och ledamöter. Men en annan anledning till långsamheten är otvifvelaktigt att söka i den tyngd och omständlighet, som vidhäftar ärendenas gång och handläggning inom förvaltningen. Järnvägsstyrelsen har — liksom andra förvaltningsverk inom landet — ännu icke i tillräcklig mån frigjort sig från en i och för sig rätt naturlig sträfvan att söka hålla den största möjliga kontroll på ärendenas behöriga gång genom verket från deras inkommande tills de expedierats, ehuru all denna kontroll måste medföra ett afsevärdt försenande af ärendenas afgörande.

Det är ej nog med, att så godt som alla inkommande ärenden — frånsedt rapporter och dylikt — diariiföras med största noggrannhet. De ärenden äro dessutom ytterst få, som icke införas i, förutom hufvuddiariet, ett afdelnings- eller byrådiarium, och en del ärenden förekomma ytterligare i särskilda liggare för vissa bestämda grupper af ärenden. Målens gång genom styrelsen betecknas därjämte genom anteckningar i föredragningslistor och expeditionslistor. På somliga håll finnas därutöfver fördelningslistor öfver målens utlämnande till uppsättning af olika biträdande tjänstemän. Den säkerhet, som till följd häraf förefinnes, för att intet ärende kommer undan, har enligt kommitténs uppfattning vunnits genom användande af för mycken tid och för mycken arbetskraft.

I sammanhang med frågan om diariernas förande i dubbla serier må erinras, att järnvägsstyrelsen ännu icke i afsevärd mån slagit in på den med fördel alltmer använda vägen att sammanföra handlingar och koncepter rörande en och samma eller närstående saker i akter (dossierer). Det är icke liten tid, som går åt för att samla ihop, hvad som förut förekommit i en sak, och när så allt är samladt, befinnes det, att koncepten i ärendet äro inbundna i ett antal olika konceptband, så att det hela blir ohandterligt. Nyss angifna sätt att förvara koncepten verkar dessutom

Digitized by Google

hindersamt därigenom, att ofta flere tjänstemän behöfva samtidigt taga del af olika koncept i samma band.

De stora afstånden inom landet medföra, att den skriftliga formen är, förutom användandet af telegraf och telefon, den enda, som begagnas för meddelanden mellan styrelsen och dess underlydande organ. Såväl i skriftväxlingen med dessa organ som ock i den skriftliga förhandlingen med utomstående myndigheter råder ännu en utförlighet, som är mycket betungande för ärendenas gång. Om också de synnerligen omfattande redogörelserna för hvad i saken förut förekommit numera sällan anträffas, om till och med i utlåtanden till Kungl. Maj:t de så kallade »reciterna» numera ofta utelämnas, träffar man dock ännu alltför ofta i konceptbanden skrifvelser, som i detta hänseende utan tillräcklig anledning innehålla vida mer än ett enkelt angifvande af datum för den skrifvelse, hvarå svar lämnas.

Den utförliga skrifmetoden har ock medfört, att enligt gammal, vedertagen ordning hvarje utgående skrifvelse först uppsättes i koncept, som granskas — ofta nog af flera personer — innan renskrifning och expedition får äga rum. Hvad som lämpar sig för viktiga ärenden och för mål, där det kan ligga särdeles vikt på, att de mest genomtänkta och utarbetade uttryckssätt användas, har på detta sätt kommit till bruk äfven för mål af enkel och löpande beskaffenhet. Järnvägsstyrelsen har visserligen i icke obetydlig omfattning slagit in på den modernare vägen att begagna formulär och aktpåskrifter i enklare mål, men äfven i dessa fall begagnas vanligen koncept, och det nya förfarandet har icke på långt när kommit till användning i tillräcklig grad. Man torde också kunna påstå, att järnvägsförvaltningen i det hela för närvarande begagnar sig alltför litet af de hjälpmedel, den moderna tekniken anvisar för underlättande och påskyndande af skrifarbetet i ett stort företag.

Behofvet af omgestaltning af arbetsmetoderna förefinnes ingalunda allenast i centralförvaltningen. De jämförelsevis nyinrättade distriktsförvaltningarna, där man måhända kunnat vänta en modernare anordning från början, hafva skrifarbetet ordnadt på samma breda fot som i järnvägsstyrelsen och de kunna, snarast till följd af sin mellanställning inom järnvägsförvaltningen, anses skrifva kanske ändå mer än styrelsen.

Digitized by Google

Sammanfattning.

De af kommittén verkställda undersökningarna rörande statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation hafva alltså gifvit vid handen följande:

I.

Vid bestämmandet af gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningarnas verksamhets- och befogenhetsområden, sådan denna gräns faktiskt blifvit uppdragen, har icke i erforderlig grad följts grundsatsen, att intet ärende skall afgöras af högre myndighet än som därför erfordras.

Till följd häraf äro styrelsens chef och ledamöter alltför betungade af den stora mängden löpande ärenden, som nu afgöres i styrelsen.

Då ej heller inom styrelsen finnes ett tillräckligt antal fast anställda befattningshafvare i den ställning, att af dem skäligen skulle kunna fordras ett mera självständigt och maktpåliggande arbete, har den olägenheten uppstått, att åt de till styrelsen inkommande ärendena ej kan gifvas den snabba och tidsenliga behandling, som måste fordras af ett kommunikationsverk.

Distriktsförvaltningarna hafva kommit att sakna den självständiga beslutanderätt, som svarar emot deras organisation.

Då i anledning häraf distriktsförvaltningarna jämväl i fråga om ärenden, som äro af lokal natur eller af mindre betydelse, alltför ofta endast hafva att afgifva yttrande, har följden bland annat blifvit, att i fråga om sådana ärenden instansernas antal inom järnvägsförvaltningen blifvit för stort, samt att det därstädes förekommer onödig omgång och mångskrifveri (sid. 30—39).

II.

Inom distriktsförvaltningarna har distriktschefen icke erhållit verklig chefsställning och har därför icke kunnat i erforderlig grad åstadkomma enhetlighet och samarbete mellan distriktets olika afdelningar.

Distriktschefens ställning såsom chef för distriktet har ock försvagats därigenom, att han med distriktschefsbefattningen måst förena befattningen såsom föreståndare för trafikafdelningen (sid. 39—43.)

Digitized by Google

III.

Vid organisationen af järnvägsförvaltningen har icke tagits tillräcklig hänsyn till nödvändigheten att åt statens största industriella verk gifva en så vidt möjligt affärsmässig förvaltning.

Styrelsen äger nämligen icke den intima beröring och den känning med det kommersiella och industriella lifvet, som måste anses nödig och lämplig.

Styrelsen äger ej heller, i fråga om nya byggnader och anläggningar, upphandlingsväsendet samt rätten att afgöra en del ärenden, den handlingsfrihet, som erfordras.

Befattningshafvarne inom järnvägsförvaltningen synas vid vidtagande af förvaltningsåtgärder understundom till verkets förfång vara alltför bundna af formella hänsyn och af fruktan för ekonomisk efterräkning på grund af det strängt formella sätt, hvarpå granskningen af statens järnvägars förvaltning och räkenskaper för närvarande är ordnad (sid. 43—53.)

IV.

Slutligen synas på grund af de arbetsmetoder, som tillämpas inom såväl styrelsen som distriktsförvaltningarna, alltför stor tyngd och omständlighet vidlåda ärendenas gång och handläggningen inom förvaltningen (sid. 53—54).

Digitized by Google

Kommitténs förslag till förändringar i den nuvarande organisationen.

Linjemyndigheternas organisation.

Sedan kommittén sålunda lämnat redogörelse för de mera hufvudsakliga olägenheter, hvilka kommit till synes vid kommitténs granskning af statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation och det sätt, hvarpå denna fungerar, har kommittén att upptaga till behandling frågan om de förändringar i denna organisation, som kommittén anser erforderliga till undanröjande af de svårigheter, under hvilka järnvägsförvaltningen nu arbetar.

Linjemyndigheternas organisation af grundläggande betydelse.

Det spörsmål, som därvid träder i förgrunden, och som kommittén först och främst måste söka besvara, är, huru förhållandet mellan styrelsens och linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden lämpligen bör ordnas. Denna fråga jämte den därmed oskiljaktigt förbundna frågan om linjemyndigheternas yttre anordning utgör själfva hufvudpunkten i ett eventuellt förslag till järnvägsförvaltningens omorganisation. Det sätt, på hvilket dessa frågor lösas, har nämligen ett väsentligt inflytande på den riktning, i hvilken en förändring i jämväl styrelsens organisation bör gå. Kommittén anser sig därför böra till behandling upptaga frågan om linjemyndigheternas ställning inom järnvägsadministrationen och deras yttre organisation samt därmed sammanhörande frågor, innan kommittén framställer de förslag, som kommittén i öfrigt anser erforderliga för undanröjande af de af kommittén anmärkta olägenheterna inom järnvägsförvaltningen. Kommittén kommer alltså att, i motsats mot uppställningen i den för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar gällande instruktionen, behandla de frågor, som beröra linjemyndigheternas organisation, före dem, som angå styrelsens organisation.

Kommittén vill emellertid förutskicka den anmärkningen, att kommittén, som icke upprättat något fullständigt förslag till ny instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar, här nedan kommer att i regel endast till innehållet angifva de nya eller förändrade be-

Digitized by Google

stämmelser, som böra intagas i instruktionen eller eljest finnas behöfliga. Kommittén har nämligen ansett det lämpligen böra öfverlämnas åt järnvägsstyrelsen att, sedan de allmänna grunderna för organisationen blifvit pröfvade och godkända, utarbeta detaljeradt förslag till instruktion.

Olika system för en organisationsförändring.

Kommittén har såsom en hufvudanmärkning mot linjemyndigheternas nuvarande organisation framhållit, att distriktsförvaltningarna icke erhållit den självständiga ställning, som kan anses motsvara det sätt, hvarpå dessa myndigheter för närvarande äro organiserade. För undanröjandet af de olägenheter, som härflyta häraf, finnas två olika utvägar, hvilka i korthet skulle kunna karaktäriseras så, att den ena afser att bringa linjemyndigheternas yttre organisation i öfverensstämmelse med den jämförelsevis osjälfständiga ställning, som nu tillkommer dem, och den andra att gifva dem en självständighet, som svarar mot deras yttre organisation.

Enligt det förra af dessa sätt för genomförandet af en organisationsförändring, såsom det plägar framställas, skulle linjemyndigheterna göras till uteslutande utförande organ med självständig beslutanderätt hufvudsakligen endast i fråga om rena verkställighetsåtgärder. Distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna, sådana desamma nu förefinnas, skulle försvinna, och de olika afdelningsföreståndarne i distrikten ställas direkt under vederbörande afdelningschefs, öfverdirektörs, befäl. I styrelsens och framför allt i afdelningschefernas inom styrelsen händer skulle således läggas icke endast ledningen utan till stor del också skötseln af järnvägsförvaltningen. Med en sådan organisation af linjemyndigheterna skulle gifvetvis antalet löpande ärenden inom styrelsen snarare ökas än förminskas. Med hänsyn härtill har det därför vid framställandet inom kommittén under ett jämförelsevis tidigare stadium af dess verksamhet af ett förslag till organisationsförändring, hvilande på nyss angifna grundsatser, ansetts nödvändigt, att en mera väsentlig förändring jämväl af styrelsens organisation ägde rum; och denna förändring ansågs böra bestå däri, att genom bestämmelser i instruktion och arbetsordning skulle från chefen till afdelningscheferna inom styrelserna och från dessa till de befattningshafvare, som inom styrelsen äro dem närmast underordnade, nämligen byrådirektörerna, öfverlämnas befogenhet att i väsentlig utsträckning afgöra vissa ärenden eller grupper af ärenden.

Den andra utvägen att undanröja det anmärkta missförhållandet är att med bibehållandet och utvecklandet af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna utvidga det område, inom hvilket linjemyndigheterna äga självständig beslutanderätt. För sådant ändamål skulle från styrelsen till linjemyndigheterna öfverflyttas förvaltningsuppgifter och därmed också

Digitized by Google

den slutliga handläggningen af ärenden — företrädesvis sådana, som afse järnvägsförvaltningens omedelbara skötsel — i sådan omfattning, att linjemyndigheterna därigenom verkligen komme att intaga en annan ställning inom järnvägsadministrationen än för närvarande.

Det förra af de här ofvan angifna sätten att förändra järnvägsförvaltningens nuvarande organisation vore att återgå till hufvudprincipen för den organisationsform, som tillämpades under åren 1871—1897, det senare att vidare utföra och fullborda den nuvarande organisationsformen; och det plägar i allmänhet göras gällande, att dessa båda olika system, efter hvilka en organisationsförändring skulle kunna äga rum, skulle innebära, det förra en centralisation och det senare en decentralisation af järnvägsförvaltningen. Ett dylikt sätt att karaktärisera de båda systemen är emellertid så tillvida mindre träffande, som å ena sidan jämväl i det så kallade centralisationssystemet måste, därest det nu skulle tillämpas, inga en decentralisation, ehuru visserligen inom styrelsen, och å andra sidan med det så kallade decentralisationssystemet ingalunda behöfver följa, att icke såväl den verkliga ledningen af förvaltningen som ock afgörandet af sådana frågor, hvilka måste kräfva en enhetlig och därför också central behandling, fortfarande bibehållas inom centralmyndigheten.

Kommittén har därför icke velat upptaga dessa benämningar för betecknande af de olika här ofvan angifna sätten för en ifrågasatt förändring af järnvägsförvaltningens organisation, utan anser kommittén det vara lämpligare att efter det personliga organ, som i hvartdera af de båda nu ifrågavarande systemen skulle förmedla förbindelsen mellan styrelsen och linjen, benämna det förra öfverdirektörssystemet och det senare distriktschefssystemet.

Fördelarna med ett öfverdirektörssystem.

Uti en till 1897 års Riksdag afgifven motion rörande lönereglering för personalen vid statens järnvägar har beträffande ett sådant system för organisationen af statens järnvägsförvaltning, som kommittén benämnt öfverdirektörssystem, anförts, att med ett dylikt system linjemyndigheterna visserligen icke skulle komma att handlägga de ärenden, som företrädesvis beröra allmänheten, men att i öfrigt den befogenhet, som med detta system skulle tillkomma dessa myndigheter, kunde blifva ganska omfattande i allt hvad som rör den ban-, maskin- och trafiktekniska delen af förvaltningen. Inom ramen af de årligen fastställda arfvodes- och omkostnadsstaterna skulle nämligen »hvarje afdelningsföreståndare äga att med stor handlingsfrihet handlägga alla ärenden, som angå underhållet af bana och materiel, ordnandet och handhafvandet af trafiktjänsten, räkenskapsföringen samt verkstads- och förrådsväsendet».

Digitized by Google

Vid jämförelse mellan de båda ifrågavarande systemen har därjämte framhållits — något som egentligen beror på linjemyndigheternas olika yttre organisation i de olika systemen — att genom ett öfverdirektörssystem i vida högre grad än genom ett distriktschefssystem vinnes enhetlighet och likformighet inom hvar och en af järnvägsförvaltningens olika afdelningar, samt att med det förra systemet, enligt hvilket det ej skulle finnas någon distriktsförvaltning eller distriktschef, de enskilda befattningshafvarne skulle komma att bära det fulla personliga ansvaret för sina åtgärder, då de icke kunna genom hänvisning till sidoordnadt inflytande från distriktsförvaltningen eller distriktschefen undandraga sig någon del af detta ansvar.

Olägenheterna med ett öfverdirektörssystem.

Kommittén vill visserligen icke förneka, att ett öfverdirektörssystem under mindre och enklare järnvägsförhållanden kan visa sig vara fördelaktigt och lämpligt samt medföra en kraftig och planmässig förvaltning. Det är emellertid först och främst klart, att då det med ett öfverdirektörssystem egentligen icke skulle tillkomma linjemyndigheterna andra förvaltningsuppgifter, än hvad som i vidsträckt mening kan kallas verkställighetsåtgärder, och framför allt icke afgörandet af sådana frågor, som beröra allmänheten, det mot ett sådant system skall med skäl kunna göras gällande, hvad kommittén anmärkt mot den nuvarande organisationen i fråga om den omgång, tidsutdräkt och mångskrifveri, som förorsakas af ärendenas gång fram och åter mellan styrelsen och linjemyndigheterna samt svårigheten för allmänheten att erhålla tillfälle att personligen förhandla med de befattningshafvare, som deltaga i frågornas slutliga afgörande. Likaledes gäller också hvad 1893 års kommitté anmärkt mot den då rådande organisationen, nämligen att styrelsen på grund af den bristande sammanhållningen mellan de olika afdelningsföreståndarne icke alltid skulle kunna i linjemyndigheternas utlåtanden och framställningar påräkna ett fullt tillfredsställande och allsidigt underlag för sina beslut.

Mot ett förslag till genomförande inom järnvägsförvaltningen af ett öfverdirektörssystem kan vidare anföras, att på grund af det svenska järnvägsnätets stora geografiska utsträckning och de vidt skillda lokala förhållanden, som äro rådande vid olika delar af detta nät, det måste vara för en centralmyndighet omöjligt att göra sig tillräckligt förtrogen med de samt att i erforderlig grad beakta och tillgodose dessa olika förhållanden; och olägenheten häraf blir gifvetvis allt större, ju mera genomfördt öfverdirektörssystemet är, ty ju mindre självständighet, som lämnas åt linjemyndigheterna, desto mindre kan det från deras sida väntas eget initiativ.

Hvad slutligen angår den enhetlighet och likformighet inom hvarje

Digitized by Google

särskild afdelning, som med ett öfverdirektörssystem skulle vinnas, kommer kommittén att därom vidare yttra sig i sammanhang med frågan om linjemyndigheternas organisation. Det torde dock redan nu böra framhållas, hurusom ett öfverdirektörssystem i hög grad skärper åtskillnaden mellan de tre hufvudafdelningarna, i hvilka järnvägsförvaltningen sönderfaller, och hvilka med tillämpning af ett dylikt system komma att stå jämförelsevis fristående från hvarandra med hvar sin öfverdirektör såsom afdelningens spets inom styrelsen, äfvensom att det måste anses vara af lika stor vikt, att det förefinnes enhetlighet och likformighet mellan de olika afdelningarne som inom samma afdelning. Skulle också med ett öfverdirektörssystem åtgärder kunna vidtagas för att åstadkomma ett bättre samarbete mellan afdelningsföreståndarne, än som förefans före genomförandet af 1897 års organisation, kommer det med ett sådant system dock aldrig att finnas inom distrikten någon verkligt enande och sammanhållande kraft. Öfvervakandet af enhetligheten och likformigheten mellan de olika afdelningarna kommer med ett sådant system endast att äga rum genom studier af till styrelsen inkommande rapporter och framställningar samt genom inspektioner, hvilka dock med hänsyn till järnvägsnätets omfattning svårligen kunna blifva tillräckligt ingripande.

Det ligger dessutom i sakens natur, att ju mera arbetsbördan inom hvarje särskild afdelning växer, desto större blir utsikten, antingen att afdelningschefen belastas med så omfattande detaljarbete, att han, såsom förhållandet är inom den nuvarande järnvägsorganisationen, omöjligen kan i erforderlig grad hinna ägna sig åt de större uppgifter, som tillkomma honom, eller också — såsom i en organisation enligt det nyss omförmälda förslaget — att den självständiga beslutanderätt, som skulle tillläggas byrådirektören, måste ökas i sådan grad, att den enhetlighet och likformighet inom afdelningen, som med öfverdirektörssystemet hufvudsakligen afses, måste äfventyras. Med en dylik organisation skulle icke endast ledningen utan äfven skötseln af statsbaneförvaltningen med den mångfald af intressen, som den i sådan egenskap har att tillgodose, koncentreras i styrelsen. Det lärer väl då icke kunna bestridas, att de förvaltningsuppgifter, som i anledning däraf skulle tillkomma denna myndighet, ovillkorligen måste med bannätets utveckling och trafikens ökning tillväxa i en sådan grad och komma att så betunga styrelsen, att den, huru än dess organisation gestaltas, måste mycket snart komma att sakna rörlighet och handlingskraft. Organisationen kommer alltså med ett öfverdirektörssystem att sakna den elasticitet och den förmåga af anpassning till större förhållanden, som måste vara af den väsentligaste vikt särskildt för styrelsen öfver en järnvägsförvaltning, hvilken hvad såväl bannätet som trafiken

Digitized by Google

beträffar befinner sig i rask tillväxt; och den tidpunkt måste förr eller senare inträda, då ett sådant system skall visa sig omöjligt, något som icke ens anhängarne af ett sådant system torde kunna bestrida.

Fördelarna med ett distriktschefssystem m. m.

Hvad däremot angår ett distriktschefssystem, så kan en sådan organisationsform, under förutsättning att förvaltningsuppgifter och därigenom också den slutliga handläggningen af ärenden i tillräckligt hög grad utflyttas till linjemyndigheterna, icke behöfva gifva anledning till sådana anmärkningar rörande fördröjning af ärendenas afgörande m. m., som blifva en följd, då med tillämpningen af ett öfverdirektörssystem den hufvudsakliga beslutanderätten finnes hos styrelsen. I afseende å alla de ärenden, hvilkas definitiva afgörande flyttas från styrelsen till linjeförvaltningen, uppkommer för både allmänheten och verket en välgörande minskning i instansernas antal. Och därigenom att linjemyndigheternas befogenhetsområde utvidgas att omfatta icke endast verkställighet utan jämväl en själfständig skötsel af den lokala förvaltningen, måste tillika hos dessa myndigheter, såsom helhet betraktade, ansvarskänslan stärkas och initiativlusten höjas i vida högre grad än med ett öfverdirektörssystem.

Ett distriktschefsssystem kan, om det tillräckligt genomföres, vida bättre än ett öfverdirektörssystem befria icke endast styrelsens chef utan också dess ledamöter från trycket af den arbetsbörda, som mängden löpande ärenden förorsakar. Genom allt större utvidgning af linjemyndigheternas befogenhetsområde kan en sådan organisation anpassa sig efter ökning i trafik och tillväxt i bannät. Den enhetlighet och likformighet inom hvarje särskild afdelning, som öfverdirektörssystemet medför, kan med nu ifrågavarande system vinnas genom inspektion, verkställd af afdelningscheferna, och, därest sådant dessutom skulle visa sig vara erforderligt, genom anordnande af en särskild fackinspektion. Och om de i ett distriktschefssystem ingående distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna rätt anordnas, kan med tillämpning af ett sådant system icke endast vinnas den sammanhållning och det samarbete inom de olika afdelningarna, som måste eftersträfvas, utan också möjliggöras den tillsyn och det öfvervakande af enhetligheten och likformigheten mellan de olika afdelningarna, som med ett öfverdirektörssystem endast i jämförelsevis ringa grad visat sig kunna åstadkommas.

Det synes kommittén, som om den sålunda anställda jämförelsen mellan de båda system, hvilka kunna läggas till grund för ett förslag till förändring af den svenska statsbaneförvaltningens organisation, otvifvelaktigt gifvit vid handen, att förslaget bör vara byggdt på distriktschefssystemets grundsatser, och att det alltså uti nu förevarande hänseende bör

Digitized by Google

afse en utvidgning af linjemyndigheternas verksamhets- och befogenhetsområden samt ett bibehållande och — om den närmare utredningen gifver sådant vid handen — också en vidare utveckling af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna.

Det har redan blifvit antydt, att 1893 års järnvägskommitté, som afgaf sitt betänkande under år 1895, fann rörelsen vid statens järnvägar vara af den omfattning, att en betydande decentralisation borde komma till stånd för att ledningen och skötseln af dessa järnvägar måtte kunna blifva de bästa möjliga. Det torde då vara skäl att något närmare undersöka, huru denna rörelse utvecklat sig under perioden 1895—1906.

Statens järnvägsnät omfattade 3,269 km. år 1895 och 4,199 km. år 1906. År 1895 utgjorde antalet resor nära 5,600,000, år 1906 nära 15,000,000. År 1895 fraktades på statens järnvägar omkring 4,500,000 ton afgiftspliktigt gods. År 1906 hade denna kvantitet stigit till 10,049,000 ton. Totala bruttoinkomsten utgjorde år 1895 nära 27,250,000 kronor och år 1906 fullt 60,000,000 kronor.

Det må tilläggas, att enligt ofvan (sid. 31) intagna statistiska uppgifter, som ju dock på grund af olika uppställning icke kunna vara absolut jämförbara, de till järnvägsstyrelsen inkomna målen utgjorde 3,288 år 1895 och 10,897 år 1906.

De skäl, som föranledde 1893 års kommittés förslag, måste således anses hafva vunnit ytterligare i styrka.

Den preussiska järnvägsorganisationen.

Såsom det kanske kraftigaste skälet emot bibehållandet inom järnvägsadministrationen af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna har anförts, att den organisationsform, som från och med år 1895 genomfördes vid de preussiska statsbanorna, just skulle hafva afsett borttagandet i organisationskedjan af en instans, motsvarande våra distriktsförvaltningar. När en sådan reform kunnat genomföras i Preussen och där visat sig synnerligen lämplig, borde en organisationsförändring i Sverige gå ut på distriktsförvaltningarnas och distriktschefsbefattningarnas borttagande.

För kommitténs räkning hafva vissa undersökningar och utredningar rörande järnvägsorganisationen verkställts af f. d. Eisenbahndirektionspräsidenten O. von Mühlenfels, och det af honom i ämnet afgifna yttrandet har såsom bilaga bifogats detta betänkande. I sitt yttrande har von Mühlenfels, med hänsyn till en eventuell förändring af den svenska järnvägsförvaltningens organisation, verkställt en närmare jämförelse mellan de preussiska och de svenska järnvägsförhållandena; och får kommittén åberopa, hvad von Mühlenfels i detta afseende har anfört. På grund

Digitized by Google

af den stora betydelse, som gifvetvis måste tilläggas denna fråga, anser sig dock kommittén böra jämväl för egen del här något närmare inlåta sig på detta ämne.

Före år 1895 förvaltades de preussiska statsbanorna under högsta ledning af ministern för allmänna arbeten af »Eisenbahndirektionen» och under dem af »Eisenbahnbetriebsämter». Ministern tillkom det, förutom att pröfva besvär mot direktionernas beslut, att afgöra sådana ärenden, som för enhetlighetens skull och enligt sakens natur tillhörde öfverledningen. Den mera direkta ledningen och jämväl i viss mån skötseln af förvaltningen ålåg direktionerna, hvar och en beträffande alla till dess områden hörande bansträckor. Betriebsamten hade om hand järnvägarnas skötsel i öfrigt samt afgjorde de löpande ärendena rörande byggnads- och driftsförvaltningen, för så vidt afgörandet icke var förbehållet ministern eller direktionerna. Inom sitt verksamhetsområde företrädde betriebsamten jämförelsevis självständigt förvaltningen, så att de, liksom direktionerna, äfven utan särskildt uppdrag kunde träffa bindande aftal. Direktionernas antal var 11. På hvarje direktion kom i genomsnitt 2,550 kilometer järnväg. Betriebsamtens antal var 75 med alltså i medeltal omkring 350 kilometer bana under hvarje betriebsamt.

År 1895 infördes en ny förvaltningsordning vid de preussiska statsbanorna. Denna skiljer sig från den föregående hufvudsakligen därigenom, att det för järnvägarnas förvaltning och drift icke skulle under ministern för allmänna arbeten finnas såsom förut två särskilda instanser, direktionerna och betriebsamten, utan blott en instans. Den lägre instansen, betriebsamten, borttogs, och den befogenhet, som tillkommit dem, öfverfördes på direktionerna, hvilka således under ministerns ledning skulle handhafva förvaltningen och driften å de dem tilldelade järnvägsträckorna. Direktionernas förvaltningsområden måste emellertid förminskas och under dem för den egentliga driftstjänstens utförande och öfvervakande anordnas särskilda underordnade organ, inspektioner. Direktionernas antal bestämdes till 20 med områden af i genomsnitt 1,400 kilometer järnväg. (Antalet direktioner är för närvarande 21 med områden af i genomsnitt omkring 1,700 kilometer järnväg.)

Vissa förvaltningsuppgifter, hvilka böra behandlas i större eller mindre grad centralt d. v. s. gemensamt antingen för hela statsbaneområdet eller för två eller flera direktioner, men som icke lämpligen kunna handläggas af ministeriet, hafva öfverlämnats till afgörande af någon af direktionerna antingen för hela statsbaneområdet eller för flera direktionsområden.

För utförandet och öfvervakandet af den lokala tjänsten efter direktionernas föreskrifter finnas drifts (»Betriebs»)-, maskin-, trafik (»Verkehrs»)-,

Digitized by Google

och verkstadsinspektioner samt understundom jämväl byggnadsinspektioner. Drifts(Betriebs)-inspektionen åligger utförandet och öfvervakandet af drifts (Betriebs)-tjänsten samt underhållet och uppsikten öfver de trafikerade banorna äfvensom omhänderhafvandet af banpolisväsendet inom området. Driftsinspektionen motsvarar alltså såväl en baningenjörs- som delvis också en trafikinspektörsbefattning. Maskininspektionen åligger utförandet och öfvervakandet af maskintjänsten. Trafik(Verkehrs)-inspektionen åligger utförandet och öfvervakandet af trafik(Verkehrs)-, expeditions- och kassatjänsten. Verkstadsinspektionen utför och öfvervakar verkstadstjänsten. Byggnadsinspektionen omhänderhar utförandet af nya järnvägsanläggningar.

Driftsinspektionen, liksom också byggnadsinspektionen, om sådan finnes, har i allmänhet 100 kilometer bana sig underlagd; maskin- och trafikinspektionerna hafva ett omfång af 300—500 km.

Föreståndarne för inspektionerna äro sidoordnade hvarandra och lyda omedelbart under direktionen. De inspektioner, som hafva sitt säte på samma ort, hafva gemensamma byråinrättningar, och då ett ärende berör två eller flera af de under en direktion hörande inspektionernas verksamhetsområde, skola vederbörande inspektionsföreståndare så vidt möjligt muntligen förhandla med hvarandra. I öfrigt bilda icke inspektionerna tillsamman någon förvaltning eller dylik samfällighet.

Jämförelse mellan den svenska och den preussiska järnvägsorganisationen.

Man har nu velat göra gällande, att i den svenska järnvägsförvaltningen järnvägsstyrelsen skulle fullständigt motsvara en preussisk direktion och distriktsförvaltningarna de preussiska betriebsamten. Då den preussiska organisationsreformen, som enligt allmän uppfattning visat sig vara synnerligen lycklig, bestått däri, att betriebsamten upphäfts, borde alltså en förändring af den svenska järnvägsorganisationen gå ut på ett upphäfvande af distriktsförvaltningarna och ett återgående i hufvudsak till den organisationsform, som fanns under åren 1871—1897.

Det kan nu visserligen vid en flyktig granskning synas, som om en sådan jämförelse mellan de svenska och de preussiska järnvägsmyndigheterna skulle vara ganska riktig. Vid närmare undersökning visar sig dock densamma vara ohållbar.

Då kommittén nyss här ofvan angifvit den genomsnittliga storleken af direktionernas, betriebsamtens och inspektionernas områden, torde kommittén för fullständighetens skull, ehuru de olika myndigheternas ställning i administrationen visserligen icke kan bedömas efter storleken af det område, hvarje myndighet har sig underlagdt, böra meddela, att det genom svenska statsbaneförvaltningens försorg trafikerade bannätet vid 1906 års slut

Digitized by Google

utgjorde 4,255 kilometer (däraf statens eget bannät 4,199 kilometer), minsta distriktsområdet 675 kilometer och största distriktsområdet 1,081 kilometer.

Kommittén vill därjämte i förbigående påpeka, hurusom de förvaltningsorgan, hvilka i Preussen äro direktionerna närmast underordnade, nämligen inspektionerna, icke kunna anses jämförliga med de svenska afdelningsföreståndare, som funnos före år 1898. Inspektionsföreståndarne torde nämligen motsvara icke så mycket afdelningsföreståndarne som icke mera baningenjörerna, maskiningenjörerna och trafikinspektörerna. De hafva hufvudsakligen endast att utöfva den lokala tillsynen och ombesörja den egentliga driften men bilda icke tillsammans någon enhet eller verklig administrativ instans. Skulle en organisationsförändring, för att vara lik den preussiska förvaltningsreformen, medföra, att distriktsförvaltningarna och distriktscheferna skulle försvinna, så skulle den också innebära, att det ej längre skulle finnas särskilda afdelningsföreståndare, utan att de svenska statsjärnvägarna skulle skötas af järnvägsstyrelsen med biträde i distrikten allenast af baningenjörer, maskingenjörer och trafikinspektörer eller med dem ungefärligen likställda befattningshafvare.

Hvad som emellertid förbises vid jämförelse mellan den svenska och den preussiska järnvägsadministrationen och som är af verkligt hufvudsaklig betydelse, det är den stora olikhet, som förefinnes mellan den ställning i organisationskedjan, som i Sverige intages af Kungl. Maj:t, och den, som i Preussen tillkommer ministern för allmänna arbeten. I Preussen äger stark ministerstyrelse rum, och ministern har i anledning däraf beträffande förvaltningen af de preussiska statsbanorna en mängd uppgifter, som omöjligen kunna tänkas i Sverige tillkomma Kungl. Maj:t.

Sålunda har ministern, utom att pröfva besvär i anledning af direktionernas beslut, att fastställa instruktioner, hufvudgrunder för arbetsordningar samt andra föreskrifter rörande tjänsteförhållandena, fastställa tidtabellen för person- och postförande tåg vid början af vinter- och sommarperioden och i vissa fall jämväl att vidtaga ändring i tidtabellen under pågående period, fastställa och ändra tariffer för personer, gods, lefvande djur och lik, i den mån sådant icke öfverlåtits till direktionerna, fastställa plan och kostnadsförslag för nybyggnads- och underhållsarbete, för hvilket kostnaden öfverstiger 50,000 mark, fastställa och ändra normalplaner och normalanordningar för byggnader och maskinella anläggningar m. m., afgöra frågor om större upphandlingar, afgöra vissa viktigare personalärenden samt meddela beslut i öfriga frågor, som afse åstadkommandet och bibehållandet af enhetlighet inom hela statsbanenätet.

Från ministerns sida utöfvas dessutom såväl af ministern personligen som af honom underordnade, inom ministeriet anställda befattningshafvare

Digitized by Google

en ganska omfattande och ingående inspektion; och genom anmärknings framställande vid inspektion kan hvilken inom en direktion behandlad fråga som helst underställas ministerns pröfning. Det är alltså icke endast den öfre ledningen utan också till icke ringa del den verkliga, omedelbara ledningen, som tillkommer ministern.

Den väsentliga skillnad, som sålunda i fråga om verksamhetsområdenas beskaffenhet förefinnes mellan i Preussen ministern för allmänna arbeten och i Sverige Kungl. Maj:t, framgår tydligast genom det förhållandet, att det inom det preussiska ministeriet för allmänna arbeten finnes för behandling af järnvägsärendena 5 särskilda fackafdelningar, af hvilka hvar och en förestås af en ministerialdirektor; och inom dessa afdelningar finnas sammanlagdt 32 föredragande råd och 19 med dem i fråga om verksamhet väsentligen likställda biträden (Regierungsassessoren).

Det torde af hvad som nu sagts vara tydligt, att den svenska järnvägsstyrelsens ställning inom järnvägsadministrationen ingalunda motsvarar den, som intages och vid järnvägsreformens genomförande intogs af en preussisk direktion. Öfver den preussiska direktionen fanns nämligen i ministeriet för allmänna arbeten ett förvaltningsorgan, som på grund af den i Preussen rådande ministerstyrelsen kunde i icke oväsentlig omfattning tilldelas förvaltningsuppgifter, som i Sverige måste tillkomma järnvägsstyrelsen. Den preussiska järnvägsreformen ägde således rum under andra förhållanden än de, som äro rådande i Sverige, och det fanns i Preussen uti nyssnämnda ministerium och i ministerstyrelsen för denna reform en förutsättning, som saknas i Sverige.

Vid en jämförelse mellan den svenska järnvägsstyrelsen och en preussisk direktion skulle kunna framhållas den olikhet, som ligger däri, att det af svenska järnvägsstyrelsen administrerade bannätet är betydligt mer än dubbelt så stort som ett preussiskt direktionsområde — 4,255 kilometer mot omkring 1,700 kilometer. Denna olikhet torde emellertid kunna uppvägas af den stora skillnaden i trafikintensiteten på de olika järnvägarna. Däremot ligger det en väsentlig olikhet däruti, att de preussiska direktionsområdena äro lokalt koncentrerade, så att det är jämförelsevis kort afstånd mellan de stationer, som utgöra ytterpunkterna för hvarje särskildt direktionsområde, och så att det fordras endast ringa tid för resa mellan direktionens säte och dessa ytterpunkter. Det lär knappast ifrågakomma inom något preussiskt direktionsområde, att järnvägsresan mellan hufvudorten och sätet för någon inspektion tager mer än tre timmar. I Sverige äger ju däremot uti dessa afseenden ett helt annat förhållande rum; så t. ex. kräfver en resa från Stockholm till Kiruna, det aflägsnaste inspektionssätet, vintertiden en tid af två dygn. Därtill kom-

Digitized by Google

mer, att i anledning af det svenska statsbanenätets stora utsträckning en väsentlig olikhet i de lokala förhållandena råder inom bannätets skilda delar.

På grund af dessa nu angifna omständigheter anser kommittén för sin del, att det svårligen låter sig göra att för en för hela den svenska statsbaneförvaltningen gemensam centralmyndighet finna en sådan organisationsform, att åt denna myndighet med fördel skulle kunna öfverlämnas, hvad som motsvarar såväl den verksamhet, hvilken tillkommer en preussisk direktion, som också en hufvudsaklig del af de uppgifter, som i järnvägsfrågor åligga det preussiska ministeriet för allmänna arbeten.

Innebörden af en reform enligt preussiskt mönster.

I själfva verket förhåller det sig nog så, att, om man vill i Sverige skapa en järnvägsförvaltning efter fullständigt genomfördt preussiskt mönster, det är järnvägsstyrelsen såsom centralt ämbetsverk, som skall borttagas, och dess göromål efter sortering flyttas dels uppåt till ett kommunikationsdepartement och dels nedåt till utvidgade distriktsförvaltningar eller distriktsstyrelser. Den preussiska förvaltningen känner icke — åtminstone icke inom kommunikationsväsendets område — några centrala ämbetsverk under ministerierna. Det visar sig ock af förestående redogörelse, att de göromål, som i Sverige ombestyras af järnvägsstyrelsen, i Preussen äro delade på ministeriet och direktionerna, samt å andra sidan att de preussiska direktionerna fullgöra väsentligen allt, hvad de svenska distriktsförvaltningarna hafva att ombesörja, och därutöfver en god del, af hvad järnvägsstyrelsen har till göromål.

Det synes icke ligga något afskräckande i tanken på en reform i nu antydd riktning. Bibehållandet af de centrala ämbetsverken inom kommunikationsväsendets område är icke någon ovillkorlig förutsättning för ett lyckligt anordnande af kommunikationsförvaltningen i stort sedt. Reformen kan dock icke ske nu, och det är ej heller lätt att veta, om och när den kan komma att genomföras, då densamma innebär en betydande förändring af konstitutionell art. Först och främst behöfs nämligen därtill ett kommunikationsdepartement. Det är emellertid icke nog härmed, utan det torde också, för att det skall kunna efter utländskt, nu närmast preussiskt mönster, flyttas in i departementet en afsevärd del af de göromål, som för närvarande åligga kommunikationsstyrelserna, vara nödvändigt att utrusta chefen för det nya kommunikationsdepartementet med en ganska vidsträckt befogenhet att besluta utan föredragning i regeringen eller således att för denna del af statsförvaltningen införa ministerstyrelse.

Under ett blifvande kommunikationsdepartement med ministerstyrelse skulle, hvad statsjärnvägarna beträffar, finnas de nuvarande distriktsförvalt-

Digitized by Google

ningarna, utrustade med en afsevärd del af järnvägsstyrelsen nu tillkommande befogenhet, och under dem åter inspektioner ungefär såsom nu både Sverige och i Preussen. Om under sådan förutsättning distriktsförvaltningarnas eller, såsom de väl då böra heta, distriktsstyrelsernas antal bör ökas eller minskas, torde vara för tidigt att nu undersöka.

För kommittén är det nog att betona, att en organisationsförändring i verklig öfverensstämmelse med den preussiska organisationen, likvisst under iakttagande af den ofantliga skillnaden i verksamhetsområde, är en fråga, som är väl värd att vid lämplig tidpunkt tagas i öfvervägande, och att den organisationsform, som nu föreslås, bör vara sådan, att den ej lägger svårigheter i vägen för genomförandet af en dylik reform, därest detta framdeles skulle ifrågakomma.

Öfvergången till en organisation enligt preussiskt mönster.

Det är nämligen en fordran, som man så vidt möjligt bör ställa på ett organisationsförslag, att det utan för stora rubbningar af de hufvudprinciper, på hvilka det hvilar, kan öfvergå i den närmast högre utvecklingsform, som kan vara att förutse, och att det alltså följer den riktning, i hvilken utvecklingen kan antagas komma att gå. Sådant är förhållandet med ett organisationsförslag, som afser en utvidgning af linjemyndigheternas befogenhet samt bibehållandet och ett vidare utvecklande af distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna.

Skulle ett kommunikationsdepartement komma till stånd och ministerstyrelse införas, skulle järnvägsstyrelsens afdelningar i större eller mindre mån ingå såsom byråer i det nya departementets afdelning för statsjärnvägarna, och departementet därmed öfvertaga de styrelsen förut tillkommande förvaltningsuppgifter, som afse den mera hufvudsakliga ledningen af statsbaneförvaltningen.

Distriktsförvaltningarna, som redan förut intagit en allt mera självständig ställning, skulle öfvertaga styrelsens återstående funktioner, därest de ej kräfva en central handläggning, och alltså utvecklas till myndigheter, motsvarande de preussiska direktionerna. Sådana förvaltningens skötsel afseende uppgifter, som fordra en enhetlig behandling, skulle öfverlämnas till en viss eller vissa särskilda distriktsförvaltningar eller, såsom lämpligt kan vara med kontroll- och revisionsväsendet m. m., uppdragas åt vissa centrala kontor, som göras i viss mån fristående, ehuru under departementschefens öfverledning.

Öfvergången från en organisation med jämförelsevis självständiga distriktsförvaltningar till en förvaltningsform i verklig öfverensstämmelse med den preussiska är alltså endast en organisk utveckling, medan det, om man nu centraliserade statsbaneförvaltningen, blefve nödvändigt att

Digitized by Google

åter byta om system, därest en organisation med ministerstyrelse skulle införas.

Den bayerska järnvägsorganisationen.

I detta sammanhang anser kommittén sig icke böra lämna oanmärkt, att den förändring af en statsbaneförvaltnings organisation, som senast ägt rum, nämligen den, som genom förordning den 18 december 1906 genomförts i Bayern med tillämpning från och med den 1 april 1907, bestått däruti, att en myndighet, ungefärligen motsvarande den svenska järnvägsstyrelsen, indragits och de denna centralmyndighet närmast underordnade linjemyndigheterna utvecklats till något motsvarande de preussiska direktionerna.

Bayern hade år 1904 ett statsbanenät med en banlängd af 6,379 kilometer, däraf 4,096 kilometer hufvudbanor och 2,283 kilometer lokalbanor. Detta statsbanenät förvaltades enligt en förordning af den 17 juli 1886 under högsta ledning af ministern för det kungliga huset och för utrikes ärenden af generaldirektionen för de bayerska statsbanorna, hvilken myndighet hade under sig 10 trafikdirektioner.

Förvaltningens tyngdpunkt hvilade hos generaldirektionen, som utöfvade alla viktigare befogenheter och företrädde förvaltningen utåt. Trafikdirektionerna voro hufvudsakligen utförande organ med i öfrigt jämförelsevis inskränkt myndighet, så att de i alla mera betydande frågor hade att vidtaga endast rent förberedande åtgärder.

Inom järnvägsförvaltningen ägde alltså centralisering rum, och beträffande denna organisationsform förklarades i ett af vederbörande minister den 20 mars 1906 afgifvet betänkande, att den under mindre och enklare förhållanden varit fördelaktig, men att den med förvaltningsuppgifternas ökade omfattning visat sig alltmera hämmande för utvecklingen.

Från och med år 1904 inrättades ett statsministerium för kommunikationsväsendet, under hvilket ministerium statsbaneförvaltningen jämte de andra kommunikationsverken lades.

Genom inrättandet af detta kommunikationsministerium hade enligt ofvan åberopade betänkande den fördelen visserligen vunnits, att vederbörande minister mera än förut kunde utöfva ett afgörande inflytande och ett kraftigt initiativ i alla kommunikationsförvaltningens viktigare frågor. De befintliga organisatoriska svårigheterna hade dock icke kunnat öfvervinnas genom tillkomsten af ytterligare ett centralt förvaltningsorgan.

En organisationsförändring hade därför visat sig nödvändig, och en sådan har nu såsom nyss nämnts genomförts. Denna organisationsförändring består däri, att generaldirektionen upplösts, och att de viktiga-

Digitized by Google

ste uppgifterna, som tillkomma en centralmyndighet, såsom fastställandet af tariffer och tariff-föreskrifter, utfärdande af instruktioner och arbetsordningar samt afgörande af tekniska frågor af principell natur m. m., tillagts kommunikationsministeriet, inom hvilket en särskild afdelning för järnvägsväsendet inrättats. För vissa andra förvaltningsuppgifter, beträffande hvilka det likaledes ansetts lämpligast, att de behandlas centralt, såsom revisionssaker, vissa tariff- och tidtabellsfrågor, reklamationsfrågor m. m., hafva inrättats särskilda amt, lydande under ministeriet men med i öfrigt självständig ställning.

De förutvarande trafikdirektionerna hafva utvecklats och till dem hafva lagts de förvaltningsuppgifter, som förut tillkommit generaldirektionen, och som icke öfvergått till ministeriet eller de särskilda centrala amten. I sammanhang därmed har, jämte det namnförändring ägt rum, så att trafikdirektionerna kallas järnvägsdirektioner (Eisenbahndirektionen), dessas antal minskats till fem och hvars och ens område sålunda i genomsnitt fördubblats. De fem järnvägsdirektionerna handhafva nu såsom mellaninstans hela den egentliga skötseln af de trafikerade och under byggnad varande statsbanorna.

För utförandet och öfvervakandet af den lokala tjänsten i enlighet med järnvägsdirektionernas anvisningar äfvensom för utförandet i öfrigt af vissa andra förvaltningsgöromål hafva inspektioner inrättats efter preussiskt mönster med den olikhet dock, att de så kallade betriebs- och verkehrsgöromålen sammanförts och tillagts en inspektion, under det att sådana angelägenheter, som tillhöra banafdelningen, tillagts en särskild inspektion, som tillika har hand om de inom dess område förekommande nya järvägsanläggningarna.

Distriktschefssystemet ett led i utvecklingen.

Kommittén kan icke underlåta att fästa uppmärksamheten därå, att en sådan organisationsförändring, som afser att utvidga distriktsförvaltningarnas befogenhetsområde och öka deras självständighet, också står i full öfverensstämmelse med gången för den svenska järnvägsorganisationens hittillsvarande utveckling.

Af den historiska öfversikten framgår, hurusom det enligt den första, för de trafikerade statsbanorna särskildt genomförda organisationen tillkom den centrala myndigheten, styrelsen för statens järnvägstrafik, att omhänderhafva icke endast ledningen utan också den omedelbara och lokala skötseln af järnvägarnas förvaltning. Föredragandena i styrelsen voro nämligen tillika såsom intendenter chefer för hvar sitt distrikt.

Bannätet utvidgades emellertid, och det visade sig nödvändigt att bryta ut och tilldela de styrelsen underordnade myndigheterna en del af

Digitized by Google

den befogenhet, som tillkom denna. Det af styrelsen år 1867 framställda förslaget, enligt hvilket i distrikten skulle finnas icke endast afdelningsföreståndare utan därjämte öfver dem en distriktschef i hvarje distrikt, synes hafva afsett, att till linjemyndigheterna skulle öfverlämnas icke endast den verkställande myndigheten utan också befogenhet att utöfva den lokala skötseln af förvaltningen. Steget var dock för de dåtida förhållandena för stort, och man nöjde sig med att i spetsen för distrikten sätta tre afdelningsföreståndare under en, ehuru visserligen mycket svag ledning af en af dem såsom t. f. intendent.

Till dessa myndigheter lämnades att utöfva den lokala tillsynen och och att vara styrelsens verkställande organ i distrikten.

Nästa steg i utvecklingskedjan var det, som påbörjades genom 1897 års organisation och som enligt kommitténs mening nu bör fullständigt uttagas. Detta steg afser att sammanföra de tre afdelningsföreståndarne till en organisk enhet, distriktsförvaltningen, fast sammanhållen af en distriktschef, och att till distriktsförvaltningen öfverlämna icke endast verkställighetsåtgärderna utan i allt större utsträckning de uppgifter, som ingå i skötseln af järnvägsförvaltningen, i den mån dessa uppgifter icke oundgängligen kräfva en enhetlig, central behandling.

Från denna organisationsform är slutligen, såsom af det föregående framgått, öfvergången till en organisation efter preussiskt mönster en fortgång i samma riktning som hittills.

Nuvarande organisation ett ofullständigt genomförande af distriktschefssystemet.

Då den organisationsförändring, som från och med år 1898 genomfördes, och som af 1897 års Riksdag angafs såsom allenast ett försök, icke kan anses hafva utfallit så som önskadt varit, kan det till sist synas, som om det, i trots af hvad kommittén nu anfört, hade bort undvikas att söka vidare framgå på den väg, hvarpå man genom nyssnämnda organisationsförändring inslagit.

Af den redogörelse, kommittén lämnat rörande de hufvudanmärkningar, till hvilka den nuvarande organisationen enligt kommitténs mening gifver anledning, torde emellertid hafva framgått, att de olägenheter, som äro förbundna med denna organisation, hafva sin rot i dess ofullständiga genomförande, ej i den till grund för organisationen liggande principen.

Kommittén har därför icke tvekat att i sitt förslag, i hvad det afser linjemyndigheterna, upptaga den tanke, på hvilken den nuvarande organisationen hvilar, men kommittén vill tillika söka vidare utveckla denna tanke samt därigenom gifva organisationen den helgjutenhet, som den

Digitized by Google

hittills kommit att sakna. Härmed äro huvuddragen af kommitténs organisationsförslag i denna del gifna.

Kommittén vill nämligen först och främst hafva verkligt, såsom 1893 års kommitté uttryckte det, starka distriktsförvaltningar, starka genom sin jämförelsevis självständiga ställning och starka genom sin yttre organisation.

Utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenhet.

För att bereda distriktsförvaltningarna den självständiga ställning, som enligt kommitténs mening bör tillkomma dem, bör i instruktionen intagas stadganden, genom hvilka distriktsförvaltningarnas verksamhets- och befogenhetsområden angifvas.

Det kunde då synas vara riktigast att i detta afseende söka i instruktionen erhålla fullständiga detaljbestämmelser och att därvid, med hänsyn särskildt till utgången af 1893 års kommittés reformförsök, framför allt söka att uttömmande angifva, hvad som skall tillkomma den centrala myndigheten.

Kommittén skulle också helst hafva sett, att sådana stadganden kunnat intagas i instruktionen, men först och främst torde det vara mindre lämpligt att med alltför detaljerade bestämmelser betunga en instruktion. Därjämte har kommittén jämväl från en annan synpunkt funnit sig icke böra föreslå ett sådant tillvägagångssätt.

Utöfver den öfverflyttning af förvaltningsuppgifter från styrelsen till distriktsförvaltningarna, som kommittén finner redan nu böra äga rum, anser nämligen kommittén, att en dylik öfverflyttning bör ske tid efter annan i allt större utsträckning, allt efter som distriktsförvaltningarnas förmåga att upptaga högre sådana uppgifter ökas genom större vana vid självständig ämbetsutöfning, samt styrelsen hinner utarbeta normerande regler, efter hvilka distriktsförvaltningarna hafva att handlägga de särskilda ärendena. I anledning häraf synes det vara fördelaktigt att hafva de mera detaljerade bestämmelserna intagna endast i en arbetsordning, som lättare än en instruktion kan ändras efter olika förhållanden. Kommittén finner visserligen lämpligast, att arbetsordningen utarbetas genom styrelsens försorg, men vill kommittén — särskildt med hänsyn till det förhållandet att, ehuru en arbetsordning förutsättes i instruktionen af den 15 oktober 1897, någon sådan dock ännu ej kommit till stånd — på det bestämdaste framhålla angelägenheten däraf, att en arbetsordning så fort sig göra låter blir utfärdad. Hänvisningen till denna arbetsordning bör emellertid icke hindra kommittén att i det följande i detalj redogöra för de ärenden, kommittén anser böra redan nu utflyttas till distriktsförvaltningarna.

På nu anförda skäl anser kommittén därför vara lämpligast, att i in-

Digitized by Google

struktionen intages huvudsakligen endast en allmän bestämmelse angifvande den norm, efter hvilken gränsen mellan styrelsens och distriktsförvaltningarnas befogenhetsområden bör i arbetsordning eller dylikt närmare angifvas, i synnerhet som jämväl vissa andra instruktionens bestämmelser i detta afseende kunna tjäna till ledning.

Normen för utvidgning af distriktsförvaltningarnes befogenhet.

Nyssberörda norm anser kommittén böra formuleras så, att det egentligen skall vara ledningen af statens järnvägsförvaltning, som skall utöfvas af styrelsen, och att skötseln af samma förvaltning skall åligga linjemyndigheterna. Förstnämnda myndighet skall alltså huvudsakligen vara den ledande och reglementerande samt inspekterande myndigheten, under det att det skall tillkomma distriktsförvaltningarna att enligt de normer, som af styrelsen utfärdats, och de mera allmänna föreskrifter, som af styrelsen meddelas, besluta och handla i de konkreta fallen.

Det är emellertid klart, att från den sålunda gifna regeln måste göras undantag för alla de till järnvägsförvaltningens skötsel hörande förvaltningsuppgifter, beträffande hvilka det på grund af deras särskilda beskaffenhet befinnes ändamålsenligast, att de behandlas centralt för statens järnvägars hela område. Till dessa förvaltningsuppgifter, hvilka gifvetvis fortfarande skola tillkomma styrelsen, höra först och främst åtminstone den största delen af dem, som åligga de särskilda styrelsekontoren, nämligen kammarkontoret, revisionskontoret, kassakontoret, statistiska kontoret, milkontoret, kontrollkontoret samt biljett- och blankettkontoret. Till samma slag af uppgifter hör äfven afgörandet af frågor, som afse enhetlighet i konstruktioner, frågor om upphandling af materiel samt sådana persedlar, förbrukningsartiklar m. m., beträffande hvilka det kan anses mest ekonomiskt, att upphandlingen sker för hela bannätets behof genom styrelsens försorg, vidare vagnfördelnings- och tidtabellsfrågor äfvensom det allra mesta af hvad som handlägges å den nuvarande taxebyrån; och vill kommittén i detta sammanhang jämväl nämna behandlingen af vissa ärenden rörande upprättande af planer för godsförsändelsernas ändamålsenliga fördelande å olika tåg och öfriga till transporttjänsten hörande uppgifter af den art, att de kunna anses påfordra central ledning.

En särskild ställning intager uti detta hänseende frågan om centralverkstadens skötsel. Den i Örebro anlagda centralverkstaden, som i sitt nuvarande skick är afsedd huvudsakligen för större reparationer af lokomotiv från samtliga distrikt, men enligt medgifvande af 1906 års Riksdag nu skall utvidgas med en afdelning för reparation af vagnar, förvaltas af en särskild maskindirektör med en afdelningsföreståndares rättigheter och skyldigheter. Centralverkstaden tillhör för närvarande

Digitized by Google

första distriktet, så att det åligger verkstadschefen att i stället för föreståndaren för maskinafdelningen i distriktsförvaltningen föredraga ärenden, som röra centralverkstaden och äro af beskaffenhet att böra handläggas af samlad distriktsförvaltning. Kommittén anser det gifvetvis riktigt, att den omedelbara skötseln af centralverkstaden sker på platsen, men finner det mindre lämpligt, att verkstaden, hvilken är afsedd att tillgodose samtliga distriktens behof, är ställd under en viss, å annan plats än verkstaden förlagd distriktsförvaltning med den tyngd och omgång, som däraf blir en följd. Centralverkstaden bör därför enligt kommitténs mening ställas direkt under styrelsens ledning, med öfverlämnande åt verkstadschefen af ungefärligen den självständighet i skötseln af verkstaden, som skall tillkomma distriktsförvaltningarna inom deras områden. De härigenom uppkommande organisatoriska frågorna skola af kommittén upptagas till särskild behandling.

Ärenden, som böra afgöras af distriktsförvaltningarna.

Sedan kommittén sålunda angifvit den regel, efter hvilken i hvarje särskildt fall bör afgöras, om det tillkommer styrelsen eller distriktsförvaltning att meddela beslut i ett ärende, samt undantagen från denna regel, öfvergår kommittén till att angifva de grupper af ärenden, som enligt kommitténs mening nu skulle kunna öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, utöfver hvad redan är anförtrodt åt dem. Vid granskningen af styrelsens samt de olika afdelningarnes diarier m. m. för år 1905, har kommittén funnit, att styrelsen meddelat beslut i en mängd grupper af ärenden, som det enligt den angifna normen borde tillkomma distriktsförvaltningarna att i större eller mindre omfattning afgöra. Kommittén har med ledning häraf upprättat en förteckning å sådana grupper af ärenden, därvid kommittén angifvit, där sådant kunnat erfordras, den omfattning i hvilken beslutanderätten synes kommittén redan nu böra öfverlämnas till distriktsförvaltningarna. Däremot har det ansetts icke vara behöfligt att angifva, i hvilka fall det måste förutsättas, att allmänna regler för de särskilda frågornas bedömande meddelas af styrelsen, eller att distriktsförvaltningarnas beslut anmälas till styrelsen. I förteckningen har ej upptagits en stor mängd af personalärenden, hvilka kommittén anser böra öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, och om hvilka kommittén kommer att längre fram i denna afdelning af betänkandet särskildt yttra sig. Förutom dessa ärenden bör det enligt kommitténs mening sålunda tillkomma distriktsförvaltningarna att, sedan i hvarje fall, där sådant erfordras, anslag blifvit i vederbörlig ordning för ändamålet utverkadt, självständigt handlägga och afgöra ärenden

Digitized by Google

angående förhyrande af bostäder åt därtill berättigad, till distriktet hörande personal,
» ersättning för sjukvård, meddelad af annan läkare än vederbörande järnvägsläkare,
» gratifikationer och ersättningar för särskilda uppdrag intill ett belopp af högst 50 kronor för hvarje befattningshafvare,
» skadeersättningar enligt lagen angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete den 5 juli 1901,
» sådana ersättningar enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886, som icke härflyta från skada å person, och som afse ett ersättningsbelopp, ej öfverstigande femhundra kronor,
» traktamentsersättningar vid långvarigare kommenderingar,
» kostnadsfri transport af flyttgods för befattningshafvare efter afgången ur statens järnvägars tjänst och för afliden befattningshafvares efterlefvande familjemedlemmar,
» kostnadsfri transport af lik efter afliden befattningshafvare och efter befattningshafvares familjemedlem,
» meddelande af uppdrag för det antal befattningshafvare, som styrelsen bestämmer, att biträda trafikinspektörerna vid ledandet af tågens gång,
» afgifterna för begagnande för enskild järnvägs räkning af statsbanestationer, därest samförstånd med den enskilda järnvägens förvaltning kan uppnås,
» restaurationsrörelsen å stationer och tåg, efter det styrelsen beträffande restaurationsrörelsen å tåg, som framgå öfver mer än ett distrikt, bestämt, hvilken distriktsförvaltning därmed skall taga befattning,
» ordningens upprätthållande inom statsbanans område,
» behandling af kvarglömda effekter,
» anordnande af förvaringsrum för reseffekter,
» varuförsäljning å tåg, plattformer och i väntsalar,
» anläggning af håll- och lastplatser,
» arfvode till platsvakt,
» utsträckning i fråga om håll- och lastplatsers användning i person- och godstrafik,
» trafikerandet af sido- och hamnspår, däruti inbegripet bestämmandet af afgifterna för spårens begagnande, för så vidt dessa afgifter ej äro angifna i taxan,
» befrielse från utgifvande af vagn- och pressenningspenningar,
» reglering af skador å vagnar och pressenningar i inländsk trafik,

Digitized by Google

angående mottagande af försändelser, vid hvilkas transporterande gällande lastprofil måste öfverskridas,

» disposition af outlöst gods i inländsk trafik,

» inrättande af godsinlämningsställen,

» utkörning af gods till adressaterna,

» restitution å erlagda fraktafgifter för gods i inländsk trafik, för så vidt fråga är om godsslag, som finnes upptaget i taxans godsindelning,

» restitution å erlagda biljettafgifter i inländsk trafik,

» inrättande af partibiljetter,

» uppsättande för statens järnvägars räkning af rikstelefonapparater äfvensom af telefoner i förbindelse med statsbanans eget telefonnät,

» underhåll m. m. af telegrafverket tillhörande telegraf- och telefonledningar, för så vidt frågan gäller tillämpning af öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen,

» insättande eller utbyte af telgrafapparater,

» anläggning eller förändring af statsbanans telegrafledningar,

» anläggning af stängsel och grindar samt fällbommar, där anläggningen ej står i samband med växel- och signalsäkerhetsanläggning,

» anläggning af lastkajer, plattformer och vägar,

» anordnande af vägöfvergångar, snögallerier m. m.,

» tillstånd att å järnvägsstations expedition införa enskild telegraf- och telefonledning samt att därstädes insätta och begagna nödiga apparater för ömsesidiga meddelanden mellan ledningens ägare och järnvägsförvaltningen samt angående framdragande öfver eller genom statsbanans mark af enskilda telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar samt af aflopps- och vattenledningar äfvensom s. k. decauvillebanor, om dessa sistnämnda icke korsa statsbanans spår i plan,

» anordnande af bangårdsmaskinerier,

» anordnande af elektriska och andra belysningsanläggningar,

» anläggning af vägportar, trummor och diken,

» försäljning af kasserade räler i partier om högst 100 ton,

» förändringar i spårsystemet samt spåranordningar å statsbanans stationer för enskilda järnvägars räkning, för så vidt ändringen ej väsentligt inverkar å bestående växel- och signalsäkerhetsanläggning eller styrelsen uttryckligen förbehållit sig beslutanderätten i frågan,

Digitized by Google

angående nya byggnader och anläggningar, för så vidt kostnaden för sådan byggnad eller anläggning icke öfverstiger 5,000 kronor samt utförandet af densamma icke väsentligt inverkar å befintlig växel- och signalsäkerhetsanläggning eller styrelsen uttryckligen förbehållit sig beslutanderätt i frågan,

» förändringar af husbyggnader och anläggningar, i den mån dessa frågor ej redan berörts,

» närmare uppgörelse rörande förvärf eller utbyte af jord, sedan hufvudsakligt beslut blifvit i vederbörlig ordning fattadt,

» anskaffning af lokomotivstallportar, rökhufvar, domkrafter och skorstenar,

» sådan förändring å vagn äfvensom sådant utbyte af delar till rullande materiel, som icke medför en konstruktiv förändring,

» försäljning af skrot och affall,

» utlämnande af vatten från statsbanans vattenstationer samt

» tillstånd till begagnande för enskild järnvägs räkning af statsbanans bangårdsmaskinerier.

Kommittén anser sig böra, utöfver hvad nu har angifvits, föreslå en viss ytterligare utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenhet i fråga om nya byggnader och anläggningar, men får kommittén därom yttra sig vid behandlingen af styrelsens organisation i sammanhang med frågan om utvidgning af denna myndighets handlingsfrihet.

Frågor om restitution af biljett- och godsafgifter.

Inom kommittén har ifrågasatts, att jämväl ärenden rörande restitutioner af erlagda biljett- och godsafgifter i utländsk trafik skulle öfverlämnas till afgörande af distriktsförvaltningarna. Med hänsyn till behöfligt samarbete med kontrollkontoret skulle det i sådant fall vara lämpligast, att samtliga dylika ärenden handlades af den i Stockholm förlagda distriktsförvaltningen. Då det emellertid är af vikt, att den afdelning inom styrelsen, till hvars handläggning frågan om bestämmandet af biljett- och godsafgifter i utländsk trafik hör, icke undandrages kännedomen om, huru de svåra och för trafiken med olika länder skiftande bestämmelserna, särskildt i fråga om godstrafiken, af vederbörande uppfattas och tillämpas, har kommittén ansett den ifrågasatta utflyttningen af förevarande ärenden åtminstone för närvarande icke böra äga rum.

Frågan om restitution af erlagda biljettafgifter i inländsk trafik har kommittén ansett kunna öfverlämnas till linjemyndigheternas afgörande; och kommittén anser sig böra ifrågasätta, om icke lämpligast vore, att befogenhet meddelades stationsföreståndarne att i dessa frågor meddela

Digitized by Google

beslut efter vissa, af styrelsen gifna regler. Härigenom skulle en betydlig lättnad otvifvelaktigt beredas allmänheten.

Frågor om insättande och utbyte af telegrafapparater.

Kommittén har föreslagit, att till slutlig handläggning af distriktsförvaltningarna skulle öfverlämnas jämväl ärenden rörande insättande och utbyte af telegrafapparater, rörande anläggning och förändring af statsbanans telegrafledningar samt rörande anläggning och underhåll af elektriska belysningsinrättningar. Detta förslag är emellertid framställdt endast under förutsättning, att — på sätt som hemställdt blifvit dels af järnvägsstyrelsen i dess underdåniga utlåtande angående löneregleringen vid statens järnvägar den 28 maj 1902 och dels, enligt hvad kommittén inhämtat, af den af Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 tillsatta kommittén för afgifvande af yttrande och förslag till reglering af löneförhållandena för järnvägsstyrelsen och järvägsstaten i öfrigt — i hvarje distrikt skulle komma att anställas en telegrafingenjör, som äger högre teknisk utbildning samt fullständig kännedom och praktisk erfarenhet rörande anläggning, skötsel och underhåll af elektriska inrättningar för telegrafering, telefonering och signalering m. m.

Frågor om förhyrande af bostäder åt personal

Bland de här ofvan angifna grupperna af ärenden, hvilkas afgörande kommittén ansett lämpligen kunna öfverlämnas till distriktsförvaltningarna, hafva upptagits ärenden rörande förhyrande af bostäder åt därtill berättigad distriktspersonal. Enligt § 9 i det för tjänstemän och betjänte vid statens järnvägar gällande aflöningsreglemente åtnjuta vissa befattningshafvare förmånen af fri bostad, och stadgas tillika, att förhyrning af bostäder icke får äga rum utan Kungl. Maj:ts särskilda medgifvande. Kommittén anser för sin del, att dessa frågor, i hvad de afse distriktspersonal, lämpligen kunna lämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, då gifvetvis en ganska noggrann reglering på förhand kan ske i fråga om rätten att hyra bostäder, och det således för distriktsförvaltningen närmast kommer att gälla att praktiskt tillämpa reglerna på de konkreta fallen. För genomförande af detta förslag fordras en ändring i aflöningsreglementets ofvanberörda bestämmelse, därom framställning kommer att göras i sammanhang med behandlingen af frågan om styrelsens handlingsfrihet.

Frågor om telefonledningar m. m.

I förteckningen här ofvan hafva vidare upptagits ärenden rörande uppsättande för statens järnvägars räkning af rikstelefonapparater och af telefoner i förbindelse med statsbanans eget telefonnät äfvensom ärenden angående dels meddelande af tillstånd att å järnvägsstationsexpedition införa telegraf- och telefonledning samt att därstädes insätta

Digitized by Google

och begagna nödiga apparater, dels ock framdragande öfver eller genom statsbanans mark af enskilda telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar. Beträffande den förstnämnda gruppen af ärenden har genom Kungl. Maj:ts beslut den 3 oktober 1903 föreskrifvits, att telefon icke får utan Kungl. Maj:ts tillstånd uppsättas i statens ämbetslokal eller eljest anordnas på bekostnad af statsmedel. Det synes emellertid kommittén, att afgörandet af dessa frågor skulle kunna utan olägenhet öfverlämnas till järnvägsmyndigheterna själfva; och anser kommittén sig därför böra föreslå, att ändring måtte vidtagas i Kungl. Maj:ts ofvan omförmälda beslut. Då dessutom samma frågor, i den mån de beröra linjemyndigheterna, äga rent lokal betydelse och ej heller föranleda några synnerligt afsevärda kostnadsbelopp, torde det böra tillkomma distriktsförvaltningarna att slutligt behandla desamma. Jämväl i detta hänseende kommer kommittén att göra hemställan i sammanhang med behandlingen af frågan om utvidgning af styrelsens handlingsfrihet.

Hvad angår de båda öfriga grupperna af ärenden, har genom nådiga kungörelsen den 6 juli 1906 uti vissa afseenden tillagts järnvägsstyrelsen befogenhet att meddela beslut och att utfärda föreskrifter rörande enskilda telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar m. m. Äfven dessa frågor äro af lokal beskaffenhet, och kommittén anser, att det därför vore lämpligt, om bestämmelserna uti nyss omförmälda kungörelse så förändrades, att de befogenheter, som uti kungörelsen uttryckligen tillagts styrelsen, kunde öfverflyttas på distriktsförvaltningarna.

Frågor om ersättning enligt 1886 och 1901 års lagar.

Slutligen hafva i förteckningen öfver de ärenden, hvilkas afgörande borde öfverlämnas till distriktsförvaltningarna, af kommittén upptagits jämväl frågor om ersättning enligt lagen angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete den 5 juli 1901 samt vissa frågor om ersättning jämlikt bestämmelserna i lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886. Dessa frågor jämte öfriga frågor om ersättning jämlikt bestämmelserna i lagen af den 12 mars 1886 afgöras nu, för så vidt ersättningsanspåken göras gällande i administrativ väg, af Kungl. Maj:t efter förslag af styrelsen.

Kommittén, som anser, att Kungl. Maj:t hufvudsakligen bör i fråga om järnvägsförvaltningen omhänderhafva endast själfva öfverledningen, samt att icke något ärende bör afgöras af högre myndighet än som därför erfordras, finner sig för sin del böra föreslå, att nyssnämnda ärenden icke vidare skola påfordra Kungl. Maj:ts pröfning.

Lagen den 5 juli 1901 har afseende å den personal, som är att anse såsom arbetare eller arbetsförmän, men af dessa icke å dem, som antagits

Digitized by Google

i statens järnvägars tjänst före den 1 januari 1903. Frågorna om ersättning enligt denna lag äro därför ännu jämförelsevis få, men deras antal kommer att växa år ifrån år. Beträffande dessa frågor skulle det möjligen kunna ifrågasättas, att ersättningens bestämmande skulle tillkomma styrelsen i de fall, då en för framtiden bestående kroppsskada uppkommit till följd af olycksfallet. Därigenom skulle nämligen större enhetlighet kunna antagas komma att äga rum vid uppskattningen af invaliditetsgraden. Emellertid lämnar lagen i detta afseende vissa anvisningar, och dessutom kan riksförsäkringsanstaltens utlåtande i ämnet alltid begäras. Dessa frågor äro, för såvidt de icke afse bestämmandet af invaliditetsgraden, af den beskaffenhet, att distriksförvaltningarna, som i distriktssekreterarne äga juridiskt bildadt biträde, måste anses tillräckligt utrustade för deras afgörande. Kommittén har därför icke tvekat att föreslå, att samma frågor öfverlämnas till slutligt handläggande af distriktsförvaltningarna.

Hvad angår frågorna om ersättning enligt lagen den 12 mars 1886, hemställde järnvägsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 13 november 1893, att, då anspråk på sådan ersättning framställdes hos styrelsen, denna skulle äga att efter eget beprövande afgöra, huruvida och till hvilket belopp ersättning borde ifrågakomma, samt till vederbörande utgifva den ersättning, styrelsen funne skälig. Justitiekanslern, som hördes i frågan, tillstyrkte bifall till framställningen, därvid dock ifrågasattes, dels att vid ett dylikt bemyndigande skulle fästas förbehåll, att till Kungl. Maj:t skulle hänskjutas frågor af synnerlig vikt, dels ock att beträffande ersättning i anledning af skada, som öfvergått person, anställd i järnvägens tjänst, allmänna grunder för ersättningens beräknande skulle bestämmas. 1893 års kommitté intog också i det af denna kommitté uppgjorda instruktionsförslaget bestämmelse därom, att styrelsen skulle äga att efter de grunder, som af Kungl. Maj:t fastställdes, ingå aftal med vederbörande om ersättning på grund af gällande bestämmelser om ansvarighet för skada i följd af jänvägs drift.

Statskontoret däremot, som äfven hördes öfver järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning, framhöll, att det syntes önskvärdt, att frågor om statens ersättningsskyldighet vunne så fullständig och opartisk behandling, att däraf äfven framginge alla de omständigheter, som hade inflytande på bedömandet, huruvida och i hvad mån anledning kunde förefinnas att hos någon till skadan vållande söka godtgörelse för det skadestånd, staten nödgades utgifva, och att de former, under hvilka ifrågavarande ersättningsfrågor dittills afgjorts, syntes innebära större trygghet i berörda hänseende än den, som skulle vinnas, i händelse järnvägsstyrelsens förslag blefve bifallet. På grund häraf och i betraktande jämväl af svårigheten att en

Digitized by Google

gång för alla bestämma de gränser, inom hvilka ersättningsfrågor skulle kunna utan men för statsverket öfverlämnas till styrelsens eget afgörande, afstyrkte statskontoret bifall till styrelsens framställning.

Med afseende å hvad statskontoret anfört, fann Kungl. Maj:t enligt nådigt bref den 15 oktober 1897 järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning icke till någon vidare åtgärd föranleda; och i den samma dag utfärdade instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar fanns ej heller någon bestämmelse, motsvarande den, som förekom uti 1893 års kommittés förslag, och som här ofvan angifvits.

Det synes förevarande kommitté först och främst klart, att dessa frågor icke äro af den natur, att de på grund däraf böra tillkomma den myndighet, som hufvudsakligen har den högsta ledningen af järnvägsförvaltningen om hand. Kommittén kan för sin del icke heller finna någon särskild anledning att antaga, att den utredning, som bör föregå ett beslut i en fråga af detta slag, skall blifva mindre fullständig därför, att frågan icke skall underställas Kungl. Maj:ts pröfning. Och då dessutom en ofantlig mängd väsentligen mera viktiga och betydelsefulla frågor redan nu ansetts utan men för statsverket kunna öfverlämnas till järnvägsmyndigheterna att af dem självständigt handläggas, har kommittén ansett afgörandet af dessa frågor böra tillkomma järnvägsmyndigheterna, så mycket hellre som under de senare åren så många beslut i dessa frågor meddelats af Kungl. Maj:t såväl i administrativ väg som i domstolsväg, att därigenom god ledning bör finnas för frågornas bedömande. Kommittén anser, att frågor om ersättning enligt 1886 års lag för skada å person böra afgöras af styrelsen. Dessa frågor kräfva nämligen ett mera enhetligt bedömande och kunna antagas oftare föranleda rättegångar, hvilka, då styrelsen i dem blir svarandepart, alltid måste skötas genom styrelsens försorg. Beträffande frågor rörande ersättning för skada å egendom, såsom ersättning för brandskada, för öfverkörda kreatur o. d., torde hvad som i dessa frågor föranleder den hufvudsakliga svårigheten i de flesta fall vara uppskattningen af skadans värde. Då nu en sådan uppskattning bäst torde kunna verkställas af linjemyndigheterna, har kommittén ansett det böra tillkomma distriktsförvaltningen att afgöra sistberörda frågor, därvid kommittén dock funnit den begränsningen åtminstone tills vidare böra ske, att, då det gäller ett ersättningsbelopp öfverstigande 500 kronor, det bör öfverlämnas åt styrelsen att meddela beslut i ämnet. Framställning därom, att frågor om ersättning enligt 1886 års lag icke vidare skola påfordra Kungl. Maj:ts pröfning göres vid behandlingen af styrelsens organisation i sammanhang med frågan om utvidgning af styrelsens handlingsfrihet.

Digitized by Google

Öfverenskommelser angående föreningsstationer.

I § 4 af gällande instruktion stadgas, att styrelsen äger att enligt af Kungl. Maj:t fastställda allmänna grunder ingå öfverenskommelser med andra järnvägsförvaltningar om gemensamt begagnande af stationer. För att distriktsförvaltningarna skola erhålla den befogenhet, som uti detta hänseende föreslagits, erfordras alltså en instruktionsändring.

Verkan af utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenhet.

Genom utflyttning, på sätt ofvan angifvits, till distriktsförvaltningarnas självständiga handläggning af ärenden, som hittills afgjorts i styrelsen, skulle distriktsförvaltningarna, inom ett betydligt utvidgadt befogenhetsområde, erhålla en självständighet, som skulle kunna fullt motsvara en sådan instans inom järnvägsförvaltningen. Den arbetsbörda, som genom handläggningen af löpande ärenden nu betungar styrelsens chef och ledamöter, skulle i icke oväsentlig grad minskas utan att distriktsförvaltningarnas arbete därigenom komme att ökas. Det är nämligen för distriktsförvaltningarna i de flesta fall lättare att omedelbart besluta i ett ärende än att först uppsätta och afsända en ofta vidlyftig utredning till styrelsen och därefter mottaga och expediera styrelsens beslut, helst detta sistnämnda beslut ej sällan innefattar uppdrag för distriktsförvaltningen att meddela närmare bestämmelser i ärendet. Då ifrågavarande ärenden icke vidare komma att ingå till behandling i styrelsen, skulle den omgång, som nu förorsakas af ärendenas gång fram och åter mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna, upphöra, och den tidsutdräkt, som nu kräfves för deras behandling af järnvägsmyndigheterna, till nytta för både verket och allmänheten väsentligt förkortas. Och slutligen skulle det dubbelarbete och det mångskrifveri upphöra, som nu förorsakas därigenom, att såväl distriktsförvaltningarna som de dem närmast underlydande linjemyndigheterna behandla samma fråga från ungefärligen samma synpunkt.

Efter verkställandet af en sådan utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenhetsområde, som kommittén ifrågasatt, skulle dessa myndigheter i vida större omfattning än hittills självständigt behandla frågor, som beröra icke endast allmänhetens intressen — något som från flera synpunkter måste vara denna allmänhet till väsentlig fördel — utan också utomstående ämbetsmyndigheters verksamhetsområden. Det torde kräfva sin tid, innan allmänheten och vederbörande myndigheter kunna vänja sig vid att i distriktsförvaltningarna se järnvägsförvaltningens jämförelsevis självständiga representanter i distrikten. Att söka bibringa vederbörande en sådan uppfattning torde framför allt blifva en uppgift för järnvägsstyrelsen. En väg härtill är, att styrelsen konsekvent öfverlämnar till distriktsförvaltnings handläggning alla sådana ärenden, som inkomma till styrelsen, fastän de tillhöra distriktsförvaltningens afgörande, och lika konsekvent underrättar den sökande om hvarje dylik åtgärd medelst sådana brefkort, som på annat ställe i detta betänkande omförmälas.

Digitized by Google

Kommitténs hemställan.

På grund af hvad kommittén sålunda anfört, får kommittén alltså hemställa,

att för angifvande af förhållandet mellan styrelsens och distriktsförvaltningarnas befogenhet i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att förvaltningen af statens för allmän trafik upplåtna järnvägar handhafves af järnvägsstyrelsen samt de styrelsen underordnade distriktsförvaltningarna, därvid det företrädesvis tillkommer styrelsen att utöfva förvaltningens ledning, och distriktsförvaltningarna förvaltningens skötsel;

att till fullständigande af denna hufvudbestämmelse tillika måtte stadgas, att förutom sådana frågor, som angå förvaltningens ledning, inom styrelsen skola handläggas jämväl sådana förvaltningens skötsel afseende ärenden, hvilkas behandling kan tillkomma de särskilda styrelsekontoren, tidtabellsfrågor, frågor rörande vagnfördelningen och taxeväsendet samt andra sådana särskilda förvaltningsuppgifter, beträffande hvilka styrelsen finner skäl uttryckligen förklara, att de skola behandlas centralt;

att sådan ändring måtte vidtagas i bestämmelserna i nådiga kungörelsen angående förbud att utan särskildt tillstånd uppsätta enskilda telegraf-, telefon- eller andra svagströmsledningar å viss mark m. m. den 6 juli 1906, att det må kunna tillkomma distriktsförvaltningarna att utöfva den befogenhet uti olika afseenden, som uti samma kungörelse tillagts järnvägsstyrelsen;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelser därom, att distriktsförvaltningarna skola äga befogenhet att afgöra frågor rörande ersättning enligt bestämmelserna i lagen angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete den 5 juli 1901;

att sådan förändring måtte vidtagas i bestämmelserna i § 4 af gällande instruktion, att det må kunna tillkomma jämväl distriktsförvaltningarna att enligt af Kungl. Maj:t fastställda allmänna grunder ingå öfverenskommelser med andra järnvägsförvaltningar om gemensamt begagnande af stationer;

att genom bestämmelser i arbetsordning, hvilken bör så fort sig göra låter utarbetas, distriktsförvaltningarna måtte beträffande i öfrigt de grupper af ärenden, som i den här ofvan intagna förteckningen upptagits, uttryckligen tillerkännas beslutanderätt i den utsträckning, som kommittén tillika angifvit; samt

att därefter, i enlighet med den i instruktionen angifna normen, frågor, som nu handläggas i styrelsen, i allt större omfattning måtte öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande.

Digitized by Google

Verklig chefsställning för distriktschefen.

Med den väsentligt större självständighet, som distriktsförvaltningarna enligt kommitténs förslag sålunda skulle erhålla, anser kommittén också böra följa, att åt distriktschefen bör gifvas chefsställning icke endast till namnet utan också i verkligheten.

Yttranden af trafikstyrelsen m. fl. rörande distriktschefens ställning.

Sådan ställning skulle också distriktschefen erhålla enligt det förslag till organisation af statens järnvägsförvaltning, i hvilket distriktschefsinstitutionen först ifrågasattes, nämligen i det, som den 23 december 1867 framställdes af styrelsen för statens järnvägstrafik. Enligt detta förslag skulle nämligen distriktets styrelse utgöras af en distriktschef samt tre afdelningsföreståndare, en för hvar af ban-, maskin- och trafikafdelningarna. Distriktschefen skulle enligt förslaget erhålla de en distriktets verklige chef tillkommande uppgifter, som här ofvan i den historiska öfversikten (sid. 9) angifvits, och hvilka uti det underdåniga utlåtande, hvarmed samma förslag öfverlämnades till Kungl. Maj:t, sammanfattades sålunda, att det skulle tillkomma denne befattningshafvare att »i alla hänseenden bevaka statens järnvägstrafiks rättigheter och fördelar samt i sådant afseende vara styrelsens ombud i den ort, där han har sitt verksamhetsområde».

Skarpt framhölls också vikten af att åt distriktschefen gifva en verklig chefsställning i det utlåtande, som afgafs af de i järnvägsfrågor synnerligen förfarna män, Nils Ericsson, P. Murén och M. Agrelius, åt hvilka Kungl. Maj:t lämnade uppdrag att granska trafikstyrelsens organisationsförslag. I det af nämnde kommitterade den 27 januari 1868 öfver förslaget afgifna utlåtande yttrade nämligen dessa, hvilka i hufvudsak och särskildt uti nu ifrågavarande afseende tillstyrkte bifall till styrelsens förslag, bland annat, att distriktschefen skulle blifva styrelsens och dess ledamöters närmaste och egentliga stöd inom alla grenar af distriktets förvaltning, och att det måste anses vara för hela förvaltningen ovillkorligen nödvändigt, att inom hvarje distrikt funnes en chef öfver alla dess afdelningar, som kunde, i afvaktan på föreskrifter från styrelsen eller öfverdirektörerna, skyndsamt och verksamt vidtaga alla under en eller annan förutsättning erforderliga åtgärder.

I den historiska öfversikten har i korthet redogjorts för frågans vidare utvecklingsgång, och hurusom förslaget om distriktschefsinstitutionens införande fick förfalla hufvudsakligen på grund af de betänkligheter mot en sådan institution, som yppat sig inom Riksdagen.

Då frågan sedermera återupptogs af 1893 års kommitté, framhöll denna kommitté likaledes anställandet i distriktsförvaltningen af en verklig chef såsom den nödvändiga förutsättningen för vinnande af enhetlighet och sammanhållning inom distriktets förvaltning, fastän, såsom här ofvan visats,

Digitized by Google

den ställning, som i enlighet med 1893 års kommittés förslag i den nuvarande organisationen gifvits distriktschefen, icke i tillräcklig mån blifvit en verklig chefsställning.

Emot anställandet i distriktsförvaltningen af en självständig chef anfördes af 1868 års Riksdag i det yttrande rörande förslaget till organisation af statens järnvägsförvaltning, som Riksdagen afgaf uti sin skrifvelse den 13 maj 1868, bland annat, att Riksdagen icke kunde annat än gilla den grundsats, som blifvit följd vid organisationen af själfva styrelsen, nämligen att enhet och planmässighet vid alla detaljer, som tillhörde samma afdelning inom särskilda distrikt, hvarken kunde åstadkommas eller bibehållas på annat sätt, än att afdelningen inom styrelsen hade sin egen, i dess särskilda angelägenheter och göromål kunniga och erfarna representant, hvilken också vore bekläd med tillräcklig myndighet att såsom högste befälhafvare inom sin afdelning göra styrelsens åsikter och beslut gällande samt genom behöriga inspektioner vaka öfver samma afdelnings arbete och hushållning inom samtliga distrikten. Denna grundsats syntes emellertid Riksdagen icke vara till fullo iakttagen vid bestämmandet af distriktschefernas åligganden, hvilka syntes sträcka sig till alla grenar af linjeförvaltningen. Då dessutom öfverdirektörerna skulle äga att i vissa fall med förbigående af distriktscheferna meddela direkta order till de under dessa lydande afdelningsföreståndarne, syntes det Riksdagen, att distriktschefsämbetena lätteligen kunde föranleda förvecklingar och onödig omgång.

Hvad Riksdagen sålunda anfört, eller att för enhetlighet och planmässighet inom hvarje särskild afdelning af järnvägsförvaltningen är nödvändigt, att afdelningschefen skall äga att omedelbart göra sitt inflytande gällande i fråga om alla detaljer inom afdelningen, samt att svårighet skulle uppstå, om sådan befälsrätt skulle tillkomma jämväl distriktschefen, det är hvad som anförts såsom hufvudskäl mot distriktschefsinstitutionen icke endast vid 1868 års Riksdag utan jämväl allt sedan dess och särskildt uti en vid 1897 års Riksdag väckt motion rörande den organisationsform, som af 1893 års kommitté föreslagits.

Till bemötande af hvad 1868 års Riksdag uti förevarande afseende yttrat och med anledning af den farhåga, som tillika gjorts gällande mot förslaget att anställa särskilda distriktschefer, nämligen att svårigheter skulle uppstå att finna personer så förfarna i alla järnvägsförvaltningens grenar, att de skulle kunna sköta en distriktschefsbefattning, yttrade styrelsen för statens järnvägstrafik uti det af styrelsen den 31 december 1868 afgifna utlåtande öfver Riksdagens berörda skrifvelse af den 13 maj 1868 bland annat, att den af styrelsen föreslagna organisationen af linje-

Digitized by Google

förvaltningen — en chef, biträdd af föreståndare för de särskilda afdelningarna — vore i fullkomlig likformighet med den organisation, som gällde för styrelsen. Styrelsen trodde icke, att några svårare förvecklingar skulle uppstå af det förhållandet, att öfverdirektörerna finge i vissa fall med förbigående af distriktschef meddela direkta order till de under denne lydande afdelningsföreståndarne. Hvad anginge svårigheten att finna lämpliga personer till beklädande af distriktschefsämbetet, hade styrelsen ingalunda förbisett denna omständighet, men styrelsen ansåge för sin del, att de olika afdelningarna, såsom verkande till ett gemensamt mål, berörde hvarandra så nära, att det ej vore särdeles svårt för den, som ägde därför erforderlig begåfning, att under tjänstgöring inom en afdelning taga en sådan kännedom om förhållandena äfven inom de andra afdelningarna, att han kunde bedöma, huru tjänsten inom dessa utöfvades och hushållningen iakttoges, och sålunda, därest han tillika besutte de egenskaper, ett högre chefskap i allmänhet kräfde, äfven kunde utöfva den myndighet, distriktschefsämbetet innebure.

I sistberörda fråga yttrade sig jämväl 1893 års kommitté, som i fråga om distriktschefens tillämnade inspektionsverksamhet anförde, att det dåmera med de tillfällen till allsidig utbildning, hvilka järnvägsväsendets utveckling medfört, ej behöfde möta några större svårigheter att finna personer, hvilka vore fullt kompetenta att utöfva en dylik distriktsvis och ej afdelningsvis anordnad inspektion.

Kommitténs yttrande rörande distriktschefens ställning.

För egen del kan förevarande kommitté icke annat än instämma uti det, som 1893 års kommitté yttrat, och som kommittén anser fortfarande äga sin fulla tillämplighet. Hvad i öfrigt beträffar ofvan angifna hufvudanmärkningar mot distriktschefsinstitutionen, förbiser kommittén ingalunda den stora vikt och betydelse, som måste ligga däruti, att enhetlighet och planmässighet råda inom hvarje särskild afdelning, liksom ej heller att detta mål kan vinnas endast genom en effektiv fackinspektion, utöfvad från den centrala myndighetens sida. Kommittén finner det dock, såsom kommittén redan haft tillfälle att framhålla, vara minst lika viktigt, att likformighet, sammanhållning och samarbete förefinnas mellan de olika afdelningarna. Den tillsyn och det öfvervakande, som därför erfordras, torde emellertid på grund af den stora utsträckning, som det svenska järnvägsnätet nu har erhållit, vida svårare kunna åstadkommas uteslutande genom centralmyndighetens försorg, än om det inom de olika distrikten finnes den enande kraft, som endast en administrativt ledande chef kan utöfva.

Distriktschefsinstitutionen behöfver ingalunda hindra eller försvåra

Digitized by Google

fackledningen och fackinspektionen inom de särskilda afdelningarna, liksom ej heller distriktschefens befälsrätt behöfver komma i strid med den, som tillkommer den honom närmast öfverordnade myndigheten. Härför förutsättes emellertid med nödvändighet, att distriktschefen lämnas tillfälle att alltid vara väl underrättad i fråga om den fackledning, som från styrelsens sida utöfvas. Distriktschefen bör alltså äga att, så ofta det lämpar sig för honom, vara närvarande, då fackinspektion från styrelsens sida utöfvas, och vid alla sådana sammanträden mellan afdelningsföreståndare och styrelsens ledamöter, vid hvilka beslut fattas eller framtida viktigare åtgärder planläggas, såsom vid behandling af frågor rörande kostnads- och arfvodesstater, nya byggnader och anläggningar m. m. Han måste också, för att icke hållas utanför fackledningen, kunna, på sätt kommittén i fråga om ärendenas behandling inom distriktsförvaltningen ärnar föreslå, personligen taga del af alla de order och andra beslut, som kunna af styrelsen meddelas uti nu förevarande afseende, samt af de åtgärder och beslut, som i anledning däraf vidtagas.

Efter kommitténs förmenande behöfver icke befaras någon verklig befälskonkurrens mellan distriktscheferna och afdelningscheferna i styrelsen. Distriktsförvaltningarnas befogenhetssfär skulle nämligen enligt kommitténs förslag blifva betydligt utvidgad, och afdelningscheferna handla, äfven då de undantagsvis gifva bestämmelser till linjeförvaltningen, redan såsom det nu är ordnadt å styrelsens vägnar. Deras beslut äro således gent emot linjeförvaltningen att räkna för styrelsens beslut. Afdelningscheferna äro dessutom chefer för afdelningar *inom styrelsen*, och då de i vissa förvaltningsfrågor eller vid vissa tillfällen gifva föreskrifter, handla de såsom förvaltande en del af styrelsens befogenhet. I regel blir det i alla händelser styrelsen, som beslutar order och meddelar dem. Då en afdelningschef verkställer inspektion, måste han kunna meddela order om brådskande saker, som förete sig, men äfven då är han att anse såsom en omedelbar representant för styrelsen. Med dessa egentligen mera skenbara undantag får en afdelningschef icke meddela order eller befallningar till linjeförvaltningen. Och det direkta förhandlande, som kan förekomma mellan afdelningschefen och afdelningsföreståndaren, skall således komma att gälla endast ett rådgörande eller ock ett begärande eller lämnande af upplysningar rörande rena fackdetaljer.

Om under sålunda angifna förutsättningar distriktschefsinstitutionen icke behöfver hindra enhetligheten och planmässigheten inom de särskilda afdelningarna, torde det däremot vara omöjligt att med mer eller mindre fristående afdelningsföreståndare utan en gemensam verklig chef kunna åstadkomma den sammanhållning och det samarbete mellan afdelningarna,

Digitized by Google

som erfordras. Riktigheten af sistnämnda påstående har framgått under den organisationsform, som tillämpades före år 1898; och att det icke är nog med endast halfva mått och steg samt reglementariska bestämmelser, det har ytterligare bekräftats under den nuvarande organisationsformen med dess distriktschef utan verklig chefsställning och dess bestämmelser om en mängd ärendens handläggning i samlad distriktsförvaltning.

Om icke inom hvarje distrikt finnes en chef med myndighet att göra sig verkligt gällande, kommer det att under styrelsen stå icke endast tre sins emellan fristående afdelningsföreståndare utan tre hela afdelningar med flera led sidoordnade befattningshafvare. Samtliga dessa, för så vidt de icke tillhöra samma afdelning, komma att känna sig i tjänsten åtskillda, och ju längre ned på gradskalan vederbörande stå, desto större blir åtskillnaden. En för hela distriktet gemensam, verklig chef är den nödvändiga förutsättningen för att samtliga befattningshafvare inom distriktet skola känna sig solidariska och såsom *en* kår med gemensamma intressen och gemensamt mål för sin sträfvan samt med en gemensam känsla af skyldighet att vara till nytta, när och hvarhelst det behöfs, oberoende af om arbetet på grund af sin art tillhör den ena eller den andra afdelningen.

Distriktschefen ställd öfver afdelningsföreståndarne.

För att distriktschefen verkligen må bli distriktets chef, är det första villkoret, att han i alla afseenden erhåller en sådan ställning, att han kommer att stå öfver afdelningsföreståndarne. Distriktschefen skall således icke själf vara afdelningsföreståndare.

I den historiska öfversikten har omförmälts, hurusom 1893 års kommitté till en början tänkt sig, att distriktschefen icke skulle vid sidan af distriktschefsbefattningen tillika utöfva föreståndareskapet för någon af de stora afdelningarna inom distriktet — att distriktschefen i alla händelser skulle vara föreståndare för byråafdelningen, såsom administrativa afdelningen då benämndes, med dess hufvudsakligen till distriktsförvaltningens expedition hänförliga göromål ansåg kommittén ligga i sakens natur. För att bereda distriktschefen, som inom förvaltningen skulle representera det mera affärsmässiga elementet, tillfälle att mera omedelbart lägga hand vid göromålen inom trafikafdelningen och därigenom bereda honom möjlighet att noggrant följa och blifva förtrogen med förhållandena inom denna förvaltningens hufvudgren, fränträdde emellertid kommittén denna ståndpunkt och föreslog, att distriktschefen tillika skulle vara föreståndare för, utom byråafdelningen, jämväl trafikafdelningen. Såsom ytterligare skäl för detta sitt förslag anförde kommittén, att det förefallit kommittén, som om en distriktsförvaltning, bestående af icke mindre än fyra medlemmar, vore en vidlyftigare och dyrbarare an-

Digitized by Google

ordning än åtminstone de dåvarande trafikförhållandena kunde anses kräfva, och att det särskildt vore öfverflödigt, att inom distriktsförvaltningen funnes två medlemmar, af hvilka den ene uteslutande och den andre hufvudsakligen sysselsatte sig med trafikfrågor. Vidare och då med anställandet af en särskild tjänsteman såsom distriktschef väl skulle följa, att denne skulle äga att på föredragning af vederbörande afdelningsföreståndare besluta i alla till distriktsförvaltningens handläggning hörande frågor, hvilka icke vore rena detaljsaker, hade kommittén icke kunnat fria sig från den föreställningen, att därigenom skulle å ena sidan skapas allt för tunga former, för att den snabbhet och smidighet, med hvilka en linjeförvaltning måste arbeta, skulle kunna bevaras, och å andra sidan afdelningsföreståndarne komma att erhålla ett mindre inflytande på förvaltningen af vederbörande afdelning än som vore lämpligt och för vinnande af det med distriktschefsinstitutionens införande afsedda syftet i själfva verket behöfligt.

De skäl, som 1893 års kommitté anfört, för att distriktschefen tillika skulle vara föreståndare för trafikafdelningen, kan förevarande kommitté åtminstone icke med hänsyn till de nuvarande trafikförhållandena biträda. Såsom kommittén förut framhållit, har det redan visat sig vara nödvändigt att från distriktschefen till trafikinspektörerna öfverflytta åtskilliga af de åliggånden, som eljest skulle tillkomma distriktschefen såsom föreståndare för trafikafdelningen, och det torde vara alldeles klart, att ju mera trafiken kommer att tillväxa, desto mer skall en sådan öfverflyttning visa sig nödvändig. Distriktschefen, som redan nu, såsom kommittén likaledes anmärkt, mindre, än som för en afdelningsföreståndare skulle vara önskligt, är i tillfälle att lägga hand vid detaljarbetet inom afdelningen, kommer alltså alltmer att sakna den förtrogenhet med förhållandena inom trafikafdelningen, som 1893 års kommitté sökte förvärfva åt distriktets chef genom att tillika göra honom till föreståndare för nämnda afdelning. Det med denna anordning afsedda ändamålet har alltså icke vunnits, och förevarande kommitté anser för sin del det vara så mycket nödvändigare att befria distriktschefen från de detaljgöromål, hvilka följa med föreståndareskapet för en stor afdelning, som det endast därigenom blir möjligt för honom att öfverblicka distriktets förvaltning i dess helhet och att fullständigt uppgå i den administrerande, ledande och inspekterande ställning, som hufvudsakligen tillkommer honom. Knappast någonting lärer väl ur organisatorisk synpunkt vara så föga lyckligt som att åt en man lämna göromål af två slag och af den omfattning, att ingendera gruppen af göromål hinner bli fullt och helt tillgodosedd, utan i stället åt båda hållen måste så att säga frambäras en kontinuerlig ursäkt,

Digitized by Google

att det ena icke blir riktigt bra gjordt, därför att det andra ställer så stora kraf. På sådant sätt skapas ingen verklig chef.

Med hänsyn till den större självständighet, som kommittén afsett för distriktsförvaltningen, och den mängd mera betydelsefulla förvaltningsuppgifter, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma denna myndighet, kan kommittén för sin del icke finna, att en distriktsförvaltning bestående af fyra medlemmar är en vidlyftigare och dyrbarare anordning än trafikförhållandena kräfva, så mycket mindre som det genom en dylik anordning kan blifva möjligt såväl för distriktschefen som för trafikdirektören och trafikinspektören att med oförtröttad vaksamhet ägna sig åt arbete på sådana praktiska anordningar inom trafikområdet, som bidraga till skapandet af ny trafik och upparbetandet af den förut befintliga.

Visserligen följer med anställandet af en särskild tjänsteman såsom distriktschef, att föredragning inför honom kan komma att äga rum af vederbörande afdelningsföreståndare, men kommittén kan ingalunda medgifva, att detta förhållande behöfver verka förtyngande eller hindra snabbhet och smidighet i förvaltningsformen. Tvärtom anser kommittén det just genom anställandet af en särskild distriktschef vara möjligt att i icke ringa grad undanröja de olägenheter af antydd art, som äro förbundna med den nuvarande distriktsförvaltningsorganisationen. Mot distriktsförvaltningsinstitutionen har nämligen anmärkts bland annat, att den arbetar långsamt och tungt, och anledningen härtill torde hufvudsakligen vara att söka däri, att till följd af den svaga ställning, som gifvits distriktschefen, det ansetts nödvändigt för att vinna den enhetlighet, som eftersträfvats, att draga så många ärenden som möjligt under samlad distriktsförvaltnings behandling. Detta har naturligtvis verkat hämmande och fördröjande, i synnerhet som det understundom kunnat hända, särskildt då afdelningsföreståndarne befunnit sig å inspektionsresor, att samlad distriktsförvaltning icke kunnat sammankallas så hastigt som kunnat vara önskligt.

Då till följd af den starka ställning, kommittén vill gifva åt distriktschefen, enhetligheten och sammanhållningen inom distriktsförvaltningarna komma att representeras icke endast genom den samlade distriktsförvaltningen utan framför allt genom distriktschefen, kan naturligtvis antalet af de ärenden, som skola föredragas i samlad distriktsförvaltning, icke oväsentligt minskas, och genom sådana anordningar, som kommittén kommer att föreslå rörande sättet för ärendenas behandling inom distriktsförvaltningarna samt beträffande ställföreträdare för distriktschefen, anser kommittén att jämväl i öfrigt väsentligt större snabbhet och smidighet i

Digitized by Google

distriktsförvaltningarnas arbetssätt skola vinnas och därmed den uttalade farhågan för onödig omgång genom distriktsförvaltningen befinnas ogrundad.

Mot en sådan anordning af distriktschefsinstitutionen, att föredragning af afdelningsföreståndarne inför distriktschefen skulle äga rum, har 1893 års kommitté slutligen anmärkt, att vederbörande afdelningsföreståndare därigenom skulle komma att erhålla alltför ringa inflytande på förvaltningen af sin afdelning. I samma riktning går också en anmärkning, framställd mot den nuvarande distriktsförvaltningsorganisationen uti den här ofvan redan berörda motionen vid 1897 års riksdag. I denna motion påpekas instruktionens bestämmelse, att ärende, angående hvilket det ej finnes uttryckligen bestämdt, att det skall handläggas i samlad distriktsförvaltning, skall, därest yrkande därom framställes af någon medlem af distriktsförvaltningen, afgöras i samlad förvaltning; och framhålles i motionen, hurusom på grund häraf distriktschefen kan under distriktsförvaltningens pröfning och sin ensambeslutanderätt draga hvilket ärende som helst. Därigenom skulle afdelningsföreståndarnes myndighet kunna betydligt inskränkas, deras ansvarighetskänsla slappas och eggelsen till initiativ minskas. Hvad sålunda yttrats om den nuvarande distriktsförvaltningsinstitutionen, kunde synas i ännu högre grad gälla om en distriktsförvaltning med en sådan organisation, som kommittén tänkt sig.

Kommittén anser sig dock icke kunna tillerkänna dessa betänkligheter sådan betydelse, som man velat tillmäta desamma.

Det är sant, att kommitténs förslag förutsätter en distriktschef, som är ensam beslutande i allt, hvari han deltager, och som kan till sitt afgörande draga hvilket inom förvaltningen förekommande ärende, som han finner nödigt. Detta är hörnstenen inom distriktsförvaltningens organisation, ty mångvälde bör icke råda på en plats i organisationen, som ligger så omedelbart inpå den dagliga driften. Men icke finnes det inom järnvägsförvaltningens eller andra jämförliga områden, kommittén veterligt, någon erfarenhet, som lär, att ett sådant enmansstyre, under skälig reglementering och kontroll, kväfver initiativ eller ansvarskänsla hos de närmast biträdande eller försvagar deras myndighet mot underordnade. All makt kan missbrukas; men det synes kommittén, som om faran härför i detta fall vore ganska ringa. Distriktscheferna äro ju skolade genom en lång utbildning inom förvaltningen och efter upprepade sofringar under befordringsbanans lopp utvalda till sina ansvarsfulla poster. Man må väl då ock hos dem kunna påräkna den ansvarskänsla och den förvaltningsmässiga takt, att de icke fördärfva tjänsteverksamheten för sig själfva och för afdelningsföreståndarne genom att i oträngdt mål lägga sig i fackliga detaljer på de olika afdelningarna. Det blir ock en klok och betänksam styrelses sak

Digitized by Google

att, närmast vid personombyten, se till, att dessa förhållanden bringas i rätt spår.

Afdelningsföreståndarne ej distriktschefens assistenter.

Afdelningsföreståndarne få emellertid alldeles icke betraktas endast såsom distriktschefens assistenter, ty därtill är jämväl deras verksamhet alltför betydelsefull och omfattande; och för att ansvarskänslan hos afdelningsföreståndaren icke skall slappas, skall det åligga denne, för såvidt han ej skall blifva medansvarig för ett beslut, som fattas på hans föredragning, eller då han eljest är närvarande och deltager i ett ärendes handläggning, att, då beslutet strider mot hans åsikt, anmäla till anteckning sin skiljaktiga mening. Såsom för närvarande är stadgadt, skall också, då sådan skiljaktig mening förekommer i ärende, som skall hos styrelsen anmälas, det yttrande, som af reservanten sålunda afgifvits, meddelas styrelsen. För styrelsen måste det naturligtvis vara en fördel att erhålla kännedom om den skiljaktiga mening, som afdelningsföreståndaren kunnat afgifva, framför allt om det är föreståndaren för den afdelning, till hvars handläggning ärendet hörer. En sådan anordning torde också öfverensstämma med förfaringssättet inom enskilda järnvägsföretag, där afdelningsföreståndaren är närvarande vid bolagsstyrelsens sammanträden och därvid lämnas tillfälle att yttra sin mening.

Däremot anser kommittén på skäl, som kommittén redan anfört, att ur instruktionen bör borttagas bestämmelsen, att, då distriktschefen i ärende, som ej skall anmälas i styrelsen, fattar beslut, som strider mot föredragandens mening, meddelande därom skall ingå till styrelsen. Kommittén finner det emellertid vara en alldeles för tung och omständlig form, att protokoll skall i distriktsförvaltningen föras vid de tillfällen då skiljaktig mening anmäles, och det synes kommittén vara fullt tillräckligt, om i stället bestämmes, att i dylika fall koncept till utgående expedition skall uppsättas och förvaras, samt att det å detta koncept skall göras anteckning om den skiljaktiga meningen. Om expedition i ärendet skall afgå till styrelsen, skall den å konceptet sålunda gjorda anteckningen intagas i expeditionen.

Distriktschefen ej afdelningsföreståndare.

Såsom af det föregående har framgått, anser kommittén, att distriktschefen icke bör, såsom hittills varit förhållandet, med befattningen såsom distriktschef förena föreståndareskapet för trafikafdelningen, utan bör detta öfverlämnas till en särskild befattningshafvare med ställning motsvarande den, som intages af bandirektören och maskindirektören, samt med den benämning, som före år 1898 tillkom föreståndaren för trafikafdelningen, nämligen trafikdirektör.

Digitized by Google

För att undvika distriktschefens likställande med afdelningsföreståndarne bör distriktschefen ej heller i instruktionen angifvas såsom föreståndare för administrativa afdelningen. De jämförelsevis få befattningshafvare, som vid distrikten tillhöra administrativa afdelningen — distriktssekreterare, distriktskassörer, i ett distrikt en från den äldre organisationsformen kvarstående byråassistent, några kontorsskrifvare samt kontorsbiträden och vaktmästare — kunna i instruktionen lika väl upptagas såsom anställda å distriktschefsexpeditionen, om de också beträffande kostnaderna för deras aflöning m. m. anses tillhöra administrativa afdelningen.

Distriktschefen skall således uteslutande vara distriktets chef. Kommittén anser sig böra använda uttrycket »distriktets chef» i stället för det i nuvarande instruktionen begagnade uttrycket »distriktsförvaltningens chef». Genom det förra uttrycket synes nämligen med större skärpa framhållas distriktschefens ställning såsom verklig chef för hela distriktet med dess samtliga afdelningar och hela personal, under det att det senare uttrycket snarare leder tanken endast på distriktschefens ställning såsom ordförande i distriktsförvaltningen. Distriktschefen skall, såsom det enligt § 73 i den nu gällande instruktionen i denna hans egenskap åligger honom, i första hand vara styrelsen ansvarig för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet, och skall det till följd däraf äfven tillkomma honom skyldighet att sörja för ärendenas behöriga gång inom distriktsförvaltningen äfvensom de särskilda åligganden, som i instruktionen tillagts honom, nämligen att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom distriktet samt dels själf vidtaga, dels ock hos styrelsen föreslå åtgärder, som lända till befordrande af järnvägarnes ändamål, förökande af deras inkomster och minskande af deras utgifter, äfvensom att tillse, att instruktioner och reglementen efterlefvas, samt att samverkan äger rum mellan de olika afdelningarna, för hvilka ändamål han har att tid efter annan företaga inspektioner inom distriktet.

För att ytterligare beteckna distriktschefens personliga chefsställning och ansvar synes uttrycket »ansvarig för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet» böra utbytas mot orden »ansvarig för järnvägarnas reglementsenliga och ekonomiska skötsel inom distriktet äfvensom för den allmänna ordningen inom distriktet».

Distriktschefens åligganden.

Beträffande distriktschefens åligganden anser kommittén sig böra särskildt framhålla, att distriktschefens skyldighet att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom distriktet bör afse, att han skall sätta sig i förbindelse med vederbörande trafikanter och därigenom lära känna deras behof och önskningsmål. För att distriktschefen må kunna med oaflåtlig

Digitized by Google

uppmärksamhet följa den ekonomiska skötseln af järnvägarna inom distriktet, synes det lämpligt, att å distriktschefsexpeditionen föres ett kort sammandrag utaf de olika afdelningarnas utgiftsräkenskap af ungefärligen samma beskaffenhet, som den redan nu å en eller flera distriktschefsexpeditioner förda »liggaren öfver distriktets utgifter». Hvad angår distriktschefens skyldighet att tillse, det samverkan mellan de olika afdelningarna äger rum, bör han särskildt söka vaka öfver, att verkligt samarbete förefinnes mellan de olika afdelningarna, så att den skarpa åtskillnaden mellan de olika afdelningarnas personal kan minskas, och befattningshafvare, som tillhöra en afdelning, i allt större grad och i mån af behof användas jämväl för en annan afdelnings räkning.

Den i § 73 af gällande instruktion intagna bestämmelsen, att distriktschefen äger att vid inspektion meddela föreskrift om verkställighetsåtgärd af beskaffenhet att icke tåla uppskof, anser kommittén böra bibehållas, ehuru det, då distriktschefen ej vidare är afdelningsföreståndare, naturligtvis fordras en viss omredigering af bestämmelsens ordalydelse. Kommittén finner jämväl, att för anteckning af en sådan åtgärd, hvarom nu är fråga, icke bör erfordras, att särskildt protokoll hålles, utan synes det kommittén tillräckligt, att distriktschefen anmäler den af honom vidtagna åtgärden vid nästa sammanträde i samlad distriktsförvaltning, och att anteckning då göres uti den därvid förda föredragningslistan.

Distriktschefen skall företräda distriktet icke endast gent emot främmande myndigheter, såsom i nuvarande instruktion är stadgadt, utan naturligtvis äfven i förhållande till den stora allmänheten samt järnvägsstyrelsen; och skall till följd däraf distriktschefen, såsom kommittén redan sökt framhålla, så ofta det lämpar sig för honom, likaväl som vederbörande afdelningsföreståndare, vara närvarande, då fackinspektion äger rum, samt deltaga i sådana sammanträden mellan styrelsens ledamöter och afdelningsföreståndarne, vid hvilka beslut fattas eller framtida viktiga åtgärder planläggas.

Kommitténs hemställan.

Under åberopande af hvad kommittén sålunda anfört, får kommittén hemställa,

att, med ändring af hvad som stadgas uti § 63 af nu gällande instruktion, måtte föreskrifvas, att hvarje distrikt skall, i enlighet med hvad som i instruktionen samt särskildt utfärdad arbetsordning närmare bestämmes, förvaltas af en distriktsförvaltning, bestående af en distriktschef, såsom distriktets chef, samt en bandirektör, föreståndare för banafdelningen, en maskindirektör, föreståndare för maskinafdelningen, och en trafikdirektör, föreståndare för trafikafdelningen;

Digitized by Google

att at § 73 i instruktionen måtte gifvas följande förändrade lydelse:

»Distriktschefen är såsom distriktets chef styrelsen i första hand ansvarig för järnvägarnes reglementsenliga och ekonomiska skötsel inom distriktet äfvensom för den allmänna ordningen inom distriktet. Han sörjer för ärendenas behöriga gång inom distriktsförvaltningen och företräder distriktet, därvid han i förhållande till främmande myndigheter och allmänheten har att, hvad distriktet vidkommer, bevaka statens järnvägars rätt och intresse. Det åligger distriktschefen särskildt att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom distriktets område samt dels själf vidtaga dels ock hos styrelsen föreslå anordningar, som kunna bidraga till frambringandet af ny trafik eller upparbetandet af den, som redan finnes. Han skall ock i öfrigt vidtaga sådana åtgärder, som lända till befordrande af järnvägarnes ändamål, förökande af deras inkomster och minskande af deras utgifter, äfvensom tillse, att instruktioner och reglementen efterlefvas, samt att samverkan mellan de olika afdelningarna och verkligt samarbete mellan de skilda afdelningarnes personal äga rum, för hvilka olika ändamål distriktschefen har att tid efter annan företaga inspektioner inom distriktet. Vid inspektion äger distriktschefen att, utan att hafva inhämtat yttrande af vederbörande afdelningsföreståndare, meddela föreskrift om verkställighetsåtgärd af beskaffenhet att icke tåla uppskof, med skyldighet för distriktschefen att, då samlad distriktsförvaltning nästa gång därefter sammanträder, anmäla åtgärden och låta anteckna densamma i föredragningslistan. Distriktschefen åligger dessutom att öfvervaka och kontrollera distriktskassans skötsel i allmänhet samt granska och till styrelsen insända distriktskassörens redogörelser äfvensom att i öfrigt handlägga distriktet rörande ärenden af den beskaffenhet, att motsvarande ärenden vid handläggning i styrelsen tillhöra administrativa afdelningen»;

att de befattningshafvare vid distrikten, som i instruktionen äro upptagna såsom tillhörande administrativa afdelningen, i stället måtte därstädes angifvas såsom anställda å distriktschefsexpeditionen;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att distriktschefen skall äga att i fråga om de å distriktschefsexpeditionen anställda befattningshafvarne utöfva den myndighet och vidtaga de åtgärder, som enligt instruktionen tillkomma hvar

Digitized by Google

och en af afdelningsföreståndarne beträffande den personal, som tillhör hans afdelning, samt

att, med ändring af nu gällande bestämmelser rörande afdelningsföreståndares rätt att till protokollet afgifva skiljaktig mening, måtte i instruktionen stadgas följande: »Afdelningsföreståndare åligger, för så vidt han ej skall blifva medansvarig för beslut, som fattas på hans föredragning, eller då han eljest är närvarande och deltager i ärendets handläggning, att, då beslutet strider mot hans åsikt, anmäla och å det koncept till den i ärendet utgående expeditionen, som i sådant fall skall uppsättas och förvaras, låta anteckna sin skiljaktiga mening. Förekommer skiljaktig mening i ärende, som skall anmälas hos styrelsen, skall den å konceptet därom gjorda anteckningen intagas i expeditionen».

Väsentligt högre aflöning för distriktschef.

För att distriktschefen skall erhålla den verkliga chefsställning, som kommittén åsyftar, fordras vidare, utom det att han befrias från skyldigheten att tillika vara afdelningsföreståndare, jämväl att han erhåller en aflöning, som väsentligen höjer honom öfver afdelningsföreståndarne.

Distriktschefens aflöning nu och enligt löneregleringskommitténs förslag.

För närvarande tillkommer distriktschefen liksom ban- och maskindirektörerna enligt gällande aflöningsreglemente, jämte förmånen af fri bostad och vedbrand, ett årligt arfvode af 4,500 kronor, hvilket arfvode efter fem år kan höjas med 500 kronor och efter tio år med ytterligare 500 kronor. Därutöfver uppbär distriktschefen ett särskildt tilläggsarfvode efter 500 kronor för år, hvilket tilläggsarfvode skall anses såsom extra inkomst, och därför icke får ens till någon del uppbäras af befattningens innehafvare, då han icke förrättar tjänsten. Enligt hvad kommittén inhämtat, skulle efter det af statsjärnvägarnas löneregleringskommitté framställda förslaget till aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar distriktschef liksom bandirektör och maskindirektör åtnjuta förmånen af fri bostad samt erhålla ett årligt arfvode af lägst 6,000 kronor och högst 6,900 kronor — befattningshafvare, som innehaft samma arfvode i tre år, skulle erhålla arfvodesförhöjning med 300 kronor, intill dess det för befattningen stadgade högsta arfvodet uppnåtts. Därjämte skulle det tillkomma distriktschef i denna hans egenskap ett särskildt tilläggsarfvode af 600 kronor för år, hvilket, liksom det till distriktschef nu utgående tilläggsarfvodet, icke skulle få ens till någon del uppbäras af vederbörande, då han ej tjänstgjorde.

Vid uppgörandet af det af statsjärnvägarnas löneregleringskommitté

Digitized by Google

sålunda framställda förslaget har nämnda kommitté, enligt uttryckligt tillkännagifvande, endast tagit hänsyn till distriktschefens tjänsteställning, sådan den för närvarande är. Men med den väsentliga olikhet mellan den ställning, som distriktschefen nu intager, och den, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma honom, och på grund af den betydligt ökade vikt, som enligt kommitténs förslag skulle tilläggas distriktschefsbefattningen, måste följa en afsevärd förhöjning i de honom tillkommande löneförmånerna.

Distriktschef samma aflöning som afdelningschef.

Kommittén har därför ansett, att distriktschefens löneförmåner böra betydligt öfverstiga dem, som för närvarande utgå till denne befattningshafvare; och kommittén vill för sin del föreslå, att de bestämmas så, att de komma att fullt motsvara, hvad som enligt löneregleringskommitténs förslag skulle tillkomma afdelningschef inom styrelsen.

För afdelningschef (öfverdirektör) har statsjärnvägarnas löneregleringskommitté föreslagit ett årligt arfvode af 8,000 kronor jämte ersättning för bostad och bränsle med 2,000 kronor. I fråga om den till afdelningschef utgående aflöningen skulle enligt förslaget icke förekomma ålderstillägg, utan skulle de nyss angifna aflöningsförmånerna i deras helhet tillkomma vederbörande genast vid tillträdet af tjänsten. Anledningen till förslaget i detta hänseende har bland annat varit, att man ansett, att dessa befattningar i regeln erhållas först vid en mera framskriden ålder, och sedan vederbörande dessförinnan redan genomgått den pröfning i allmän tjänst, hvars resultat utgör grunden för ålderstillägg.

Kommittén, som, på de skäl kommittén vid behandlingen af frågan om styrelsens organisation kommer att vidare angifva, för sin del funnit dessa för afdelningschef föreslagna aflöningsförmåner vara väl afvägda, kan icke finna annat än, att distriktschefsbefattningen enligt kommitténs förslag — med hänsyn till de ökade fordringar på duglighet och erfarenhet samt särskildt på verkliga chefsegenskaper, hvilka enligt detta förslag måste ställas på en distriktschef, för hvilken i öfrigt nu stadgade kompetensvillkor fortfarande skulle gälla, äfvensom till det större ansvar, han såsom distriktets verklige chef skulle komma att bära — skulle blifva af sådan art, att befattningen måste kräfva samma aflöning hvilken afdelningschefsbefattning inom styrelsen. Kommittén anser sig för denna mening hafva så mycket större skäl, som den aflöning, hvilken sålunda skulle tillkomma distriktschefen, ingalunda kan anses högt tilltagen i jämförelse med den, som en trafikchef eller verkställande direktör vid ett enskildt järnvägsföretag med ett bannät, mindre än det minsta statsbanedistriktet, skulle kunna påräkna.

Digitized by Google

Det finnes därjämte andra skäl, som tala för att distriktschefs och afdelningschefs aflöningsförhållanden likställas. Kommittén har redan framhållit, hurusom det måste vara af största vikt, att distriktschefens ställning såsom distriktets chef icke omintetgöres eller minskas genom den myndighet, som från afdelningschefernas sida utöfvas. Kommittén har också för att söka förebygga detta redan föreslagit vissa anordningar och ärnar vidare vid behandling af frågan om afdelningscheferna inom styrelsen i sådant syfte framställa förslag till förändring af vissa bestämmelser i gällande instruktion. En åtgärd i denna riktning är ock, att distriktschef göres beträffande tjänsteställning och aflöningsförmåner likställd med afdelningschef. Kommittén kommer därför också vid behandling af nyssnämnda fråga att göra framställning om uttryckligt stadgande i instruktionen om skyldighet för afdelningschef och distriktschef att enligt styrelsens bestämmelse tjänstgöra i hvilkendera af dessa befattningar som helst, eller med andra ord att föreslå, att den, som erhållit konstitutorial på en distriktschefsbefattning, skall vara förpliktad att, när helst styrelsen sådant förordnar, i stället öfvertaga en afdelningschefsbefattning och tvärtom. För att möjliggöra en sådan anordning är det gifvetvis lämpligt, att aflöningsförhållandena blifva för dessa båda befattningshafvare lika.

Kommittén anser alltså, att de löneförmåner, som skola tillkomma distriktschef, böra bestämmas så, att de motsvara, hvad som statsjärnvägarnas löneregleringskommitté föreslagit för afdelningschef. Distriktschef torde emellertid fortfarande såsom hittills böra tillerkännas förmånen af fri bostad och bränsle. Hans löneförmåner böra därför fastställas till ett årligt arfvode af 8,000 kronor jämte nyssnämnda naturaförmåner. Skulle distriktschefen i något undantagsfall icke komma i åtnjutande af dessa naturaförmåner, bör ersättning för dem beräknas till belopp, som med hänsyn till hyreskostnaderna på den plats, där vederbörande har sin anställning, motsvarar det för afdelningschef i förevarande afseende föreslagna ersättningsbeloppet, och alltså utgå med 2,000 kronor i Stockholm och 1,700 kronor å öfriga platser, därvid afses en bostad om 7 rum och kök med bränsle. I aflöningsreglementet bör därför insättas en bestämmelse därom, att för den befattningshafvare vid distrikten, som kan erhålla bostad om 7 rum och kök, beloppet af ersättning för bostad och bränsle icke må öfverstiga 2,000 kronor i Stockholm eller 1,700 kronor å andra platser.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa,

att i den i aflöningsreglementet intagna staten öfver fasta arfvoden måtte för distriktschef upptagas ett årligt arfvode af 8,000 kronor;

Digitized by Google

att distriktschef fortfarande måtte vara i aflöningsreglementet upptagen bland de befattningshafvare, som kunna komma i åtnjutande af förmånen af fri bostad jämte bränsle;

att bestämmelse måtte meddelas därom, att bostadsförmånen för distriktschef skall utgöras af högst 7 rum och kök; samt

att i aflöningsreglementet måtte intagas en föreskrift därom, att för den befattningshafvare vid distrikten, som kan erhålla bostad om 7 rum och kök, beloppet af ersättning för bostad och bränsle icke må öfverstiga 2,000 kronor i Stockholm eller 1,700 kronor å andra platser.

Förändring i sättet för ärendenas handläggning i distriktsförvaltning.

En förutsättning för, att distriktschefen skall erhålla verklig chefsställning, är slutligen också, att det lämnas honom tillfälle att taga del i afgörandet af alla sådana inkommande ärenden, som han anser vara af större betydelse för distriktets förvaltning, äfven om de icke kunna påfordra behandling i samlad distriktsförvaltning.

Härför fordras emellertid i sättet för ärendenas behandling inom distriktsförvaltningen en förändring, som dessutom synes önskvärd jämväl för åstadkommande af större enkelhet och snabbhet i arbetssättet.

Kommittén, som vid behandlingen af frågan om styrelsens organisation framlägger förslag i åtskilliga afseenden till förenklade arbetsmetoder inom järnvägsförvaltningen, och som anser det vara af största vikt, att dessa förändrade arbetsmetoder komma till användning i minst lika stor utsträckning inom linjemyndigheterna som inom styrelsen, åberopar hvad kommittén i nyssnämnda afdelning af betänkandet i detta hänseende anför; och anser kommittén sig nu böra till behandling upptaga allenast, hvad som särskildt berör linjemyndigheterna.

Ärendenas diariiföring m. m.

Hvad då angår de till distriktsförvaltningen inkommande ärendenas första behandling, emottagas dessa för närvarande af distriktssekreteraren, som det åligger att å distriktschefsexpeditionen diariiföra samtliga till distriktsförvaltningen ställda skrifvelser. Genom aktpåskrift, undertecknad af distriktschefen, blifva därefter alla sådana ärenden, som det icke tillkommer distriktschefen att själf handlägga, öfverlämnade eller remitterade till vederbörande afdelningsföreståndare, å hvilkas expeditioner de särskilda ärendena i allmänhet torde ånyo diariiföras. De till afdelningsföreståndarne öfverlämnade ärendena äro sådana, som påkalla afdelningsföreståndares åtgörande men icke äro föremål för handläggning i samlad distriktsförvaltning, utan afgöras af de särskilda afdelningsföreståndarne hvar för sig. De remitterade ärendena skola af afdelningsföreståndaren föredragas i samlad

Digitized by Google

distriktsförvaltning. På grund af uttryckligt stadgande i § 70 af instruktionen äger afdelningsföreståndare att, då ett synnerligen skyndsamt afgörande erfordras, meddela order och fatta beslut jämväl i afdelningen rörande ärende, som bort vara föremål för handläggning i samlad distriktsförvaltning, dock med skyldighet att vid nästa sammanträde anmäla åtgärden till förvaltningens protokoll.

Kommittén anser sig böra föreslå en helt annan behandling af ärendena inom distriktsförvaltningarna. Därvid förutsätter kommittén, att, utöfver hvad i sådant afseende kan vara stadgadt i instruktionen, det i en blifvande arbetsordning skall så noggrant som möjligt angifvas de åtgärder, som en afdelningsföreståndare har att vidtaga utan distriktschefens medverkan, och de ärenden i öfrigt, hvilka anses vara af den art, att de under alla förhållanden böra öfverlämnas till afdelningsföreståndarens eget afgörande. Likaledes förutsättes, att det står distriktschefen öppet att en gång för alla eller tills vidare uppdraga åt afdelningsföreståndare att på egen hand besluta i sådana i arbetsordningen ej särskildt nämnda grupper af ärenden, i hvilkas afgörande distriktschefen finner sig icke behöfva deltaga.

Under dessa förutsättningar anser kommittén, att ärendenas behandling inom distriktsförvaltningen bör försiggå på det sätt, att alla till distriktsförvaltningen eller distriktschefen ställda skrifvelser ingå till distriktschefsexpeditionen. Där sorteras ärendena, och till vederbörande afdelningsföreståndare öfverlämnas omedelbart, utan diariiföring å distriktschefsexpeditionen, alla sådana ärenden, som enligt instruktion, arbetsordning och andra stadganden eller enligt af distriktschefen särskildt meddelade bestämmelser skola af afdelningsföreståndarne självständigt afgöras, liksom äfven sådana ärenden, beträffande hvilka distriktschefen eljest bestämt, att de utan att inlämnas till distriktschefen skola tillställas afdelningsföreståndarne.

Öfriga ärenden skola inlämnas till distriktschefen, som beträffande de af dem, hvilka ej skola af honom omedelbart afgöras och ej heller skola föredragas i samlad distriktsförvaltning, genom vissa anteckningar, såsom t. ex. af vederbörandes initialer eller dylikt, å de särskilda akterna tillkännager, dels om han finner ärendet vara af den vikt, att han bör deltaga i beslutet, eller om afdelningsföreståndaren har att självständigt afgöra ärendet, och dels om han anser, att vid beslutets fattande föreståndaren för annan afdelning än den, till hvilken ärendet hörer, skall lämnas tillfälle att yttra sig i ärendet. Samtliga ifrågavarande akter, som böra handläggas å afdelningarna, öfverlämnas därefter omedelbart till afdelningsföreståndarne utan sådana påskrifter om öfverlämnande eller remiss, som nu förekomma.

Beträffande diariiföringen hos distriktsförvaltningarna gäller, hvad

Digitized by Google

kommittén vid behandlingen af frågan om styrelsens organisation anför därom, att ett ärende icke bör införas i mera än ett diarium, att vissa grupper af ofta förekommande ärenden lämpligen böra införas i särskilda liggare, samt att åtskilliga i arbetsordningen särskildt angifna ärenden af enklare beskaffenhet icke alls behöfva införas i diarium eller liggare, af hvilket sistnämnda slag af ärenden det vid distriktsförvaltningarna torde finnas en ganska afsevärd mängd.

Införing i diarium och liggare bör ske å de särskilda afdelningarna. På distriktschefsexpeditionen införas endast de ärenden, som skola af distriktschefen omedelbart afgöras eller af honom föredragas i samlad distriktsförvaltning.

De olika sätten för ärendenas afgörande.

Hvad härefter angår de olika former, under hvilka beslut skola meddelas i ärenden, som inkommit till distriktsförvaltningarna, afgöras dessa för närvarande antingen af distriktschefen i samlad distriktsförvaltning eller af vederbörande afdelningsföreståndare utan föredragning.

Jämväl enligt kommitténs förslag böra vederbörande afdelningsföreståndare, såsom redan framgått af hvad kommittén här ofvan anfört, äga att afgöra åtskilliga ärenden, nämligen sådana, som icke äro af den allmänna vikt och betydelse, att distriktschefen anses böra deltaga i deras handläggning. Berör ärende, i hvilket föreståndaren för en afdelning har att besluta, äfven annan afdelnings verksamhetsområde, skall föreståndaren för sistnämnda afdelning, innan expeditionen i ärendet afgår, höras i frågan. Detta får icke ske genom remiss eller skriftväxling, utan skall ske antingen muntligen eller därigenom, att den utgående expeditionen eller konceptet därtill förelägges vederbörande för godkännande. Gillar denne beslutet, gör han anteckning därom å expeditionen eller konceptet, och expeditionen kan afgå. Hafva de båda afdelningsföreståndarne olika meningar i frågan, skall denna hänskjutas till afgörande af distriktschefen. De närmare bestämmelserna om sättet för ärendenas handläggning i nu nämnda fall torde böra meddelas i arbetsordningen.

Sådana ärenden, i hvilka afdelningsföreståndarne icke äga att meddela beslut, afgöras af distriktschefen antingen i samlad distriktsförvaltning eller endast efter beredning af vederbörande afdelningsföreståndare eller ock slutligen utan beredning af afdelningsföreståndare.

Med nuvarande organisationsform, enligt hvilken samarbete mellan afdelningsföreståndare och likformighet mellan de olika afdelningarna kunna åstadkommas endast genom ärendenas behandling i samlad distriktsförvaltning, har det naturligtvis varit nödvändigt att till samlad distriktsförvaltnings handläggning öfverlämna en mängd ärenden, äfven sådana, hvilka i och för sig icke kunna anses vara af någon synnerlig betydelse.

Digitized by Google

Genom det af kommittén föreslagna sätt att få till stånd verkligt deltagande i ett ärendes handläggning jämväl från föreståndaren för sådan afdelning, som ärendet icke tillhör, och genom ärendens afgörande af distriktschefen efter beredning af afdelningsföreståndare är det klart, att antalet ärenden, som erfordra handläggning i samlad distriktsförvaltning, kan väsentligt inskränkas, hvarigenom alltså i en mängd fall undvikes denna jämförelsevis tyngande och hämmande form för ärendens behandling.

Enligt kommitténs förslag skulle i samlad distriktsförvaltning behöfva afgöras endast sådana ärenden, som angå distriktets förvaltning i allmänhet eller eljest äro af den vikt och betydelse, att distriktschefen bör om dem rådslå med samtliga afdelningsföreståndare. Till detta slag af ärenden höra de årligen till styrelsen ingående förslagen till kostnads- och arfvodesstater för distriktet, till nya byggnader och anläggningar samt till om- och tillbyggnader inom distriktet äfvensom till anskaffning för distriktets behof af rullande materiel och sådana förrådsartiklar, som det tillkommer styrelsen att upphandla. Vidare höra hit förslag till tidtabell för ordinarie tåg inom distriktet samt afgörandet af personalärenden i den omfattning, kommittén här nedan (sid. 116 o. ff.) kommer att föreslå, och därom särskilda bestämmelser fortfarande såsom hittills torde böra finnas intagna i instruktionen. Likaledes synes det vara lämpligt, att i samlad distriktsförvaltning uppgöras bränslestat för distriktet, fördelning af distriktets boställslägenheter mellan de olika afdelningarna samt viktigare planer rörande krigsförberedelsen. Distriktschefen — men naturligtvis ej afdelningsföreståndare — bör dessutom äga rätt att till samlad distriktsförvaltnings handläggning hänskjuta hvarje ärende, som han anser vara af beskaffenhet att i sådan ordning böra afgöras.

Rätt att besluta i de ärenden, som handläggas i samlad distriktsförvaltning, bör liksom hittills fortfarande tillkomma distriktschefen ensam. Dock kommer kommittén att i fråga om bestraffningsfrågor i detta afseende föreslå ett undantag.

Af distriktschefen afgöras utan beredning af afdelningsföreståndare de ärenden, som det enligt instruktionen tillhör distriktschefen att handlägga — det vill säga ärenden af den art, att motsvarande ärenden inom styrelsen föredragas å administrativa afdelningen — och som icke äro af beskaffenhet att böra afgöras i samlad distriktsförvaltning.

Efter beredning af vederbörande afdelningsföreståndare afgör distriktschefen återstående ärenden.

Kommittén använder uttrycket »efter beredning» och ej uttrycket »på föredragning» för att särskildt framhålla, att den största möjliga

Digitized by Google

enkelhet i arbetssättet jämväl i detta afseende bör iakttagas. Det är nämligen klart, att en formlig föredragning från afdelningsföreståndarnes sida endast undantagsvis kan komma att erfordras i mål, som icke höra till samlad distriktsförvaltnings handläggning. I de allra flesta fall torde det vara fullt tillräckligt, att utskrift af den utgående expeditionen eller ett koncept till denna aflämnas till distriktschefen för underskrift eller granskning. Ett från distriktschefens sida å en akt gjordt tillkännagifvande, att han önskar deltaga vid ärendets afgörande, torde nämligen i de flesta fall endast betyda, att han, som i första hand bär ansvaret för distriktets ekonomi och förvaltning, vill förvissa sig om, att beslutet går i en riktning, som han anser sig kunna godkänna, och som öfverensstämmer med beslut, hvilka i ärende af liknande art fattats efter beredning af annan afdelningsföreståndare. Genom införandet af nu förevarande form för ärendenas afgörande af distriktsförvaltningen anser kommittén, att likformighet och enhetlighet mellan de olika afdelningarna i betydande grad möjliggöras, på samma gång som större snabbhet och smidighet i sättet för ärendenas behandling vinnas.

Berör ett ärende af nu ifrågavarande slag flera afdelningar, bör jämväl föreståndaren för den afdelning, till hvars handläggning ärendet icke hör, lämnas tillfälle att yttra sig i frågan, och bör anteckning därom, att han blifvit hörd, finnas å expeditionen eller konceptet vid inlämnandet till distriktschefen. Äro afdelningsföreståndarne af olika mening, föredrages ärendet i vederbörandes närvaro för distriktschefen.

Med de förändringar i afseende å sättet för ärendenas afgörande och med den begränsning i antalet af de i samlad distriktsförvaltning förekommande ärenden, som kommittén anser sig böra föreslå, synes också böra följa, att det ej erfordras särskild rätt för afdelningsföreståndare att i fall, som fordra synnerlig skyndsamhet, besluta i ärende, som eljest ej skulle af honom afgöras.

Underskrift å utgående expeditioner.

Beträffande slutligen underskrift å de expeditioner, som utgå i de inom distriktsförvaltningarna behandlade ärendena, bör, liksom nu sker, ärende, som afgjorts i samlad distriktsförvaltning, underskrifvas af distriktschefen med kontrasignation af distriktssekreteraren; dock synes det kommittén icke erforderligt, att, såsom nu är föreskrifvet, ofvanför distriktschefens namn tecknas: »På distriktsförvaltningens vägnar». Expedition i annat ärende, i hvars afgörande distriktschefen deltagit, underskrifves af distriktschefen ensam. Afdelningsföreståndare, som afgjort ett ärende, undertecknar likaledes ensam den utgående expeditionen. Med hänsyn till de ställföreträdareskap, som kunna förekomma, torde såväl i de fall, då

Digitized by Google

distriktschef ensam undertecknat expeditionen, som i de fall, då detta skett af afdelningsföreståndare, vederbörande under namnet böra utsätta den befattning, i hvilken han afgjort ärendet.

Kommitténs hemställan.

På grund af hvad kommittén sålunda anfört, får kommittén hemställa,

att, med ändring af motsvarande bestämmelser i § 67 af nu gällande instruktion, måtte stadgas, *dels* att för handläggning af ärenden, som angå distriktsförvaltningen i allmänhet, eller eljest äro af den vikt och betydelse, att distriktschefen bör om dem rådslå med samtliga afdelningsföreståndare, dessa skola sammanträda inför distriktschefen till samlad distriktsförvaltning, *dels* att i samlad distriktsförvaltning distriktschefen skall föredraga sådana ärenden, som det enligt instruktionen tillkommer honom att handlägga, samt hvarje afdelningsföreståndare sådana ärenden, som angå hans afdelning, *dels ock* att beslutanderätten beträffande de i samlad distriktsförvaltning föredragna ärendena tillkommer, med undantag för bestraffningsfrågor, distriktschefen ensam;

att, med ändring af hvad i § 69 af instruktionen föreskrifves, måtte i instruktionen stadgas, att i samlad distriktsförvaltning skola handläggas följande ärenden, nämligen

uppgörande af de årliga förslagen till kostnads- och arfvodesstater för distriktet, till nya byggnader och anläggningar samt till om- och tillbyggnader inom distriktet äfvensom till anskaffning af rullande materiel för distriktets behof;

uppgörande af förslag rörande distriktets behof af sådana artiklar, hvilka det tillkommer styrelsen att upphandla;

uppgörande af förslag till tidtabell för ordinarie bantåg inom distriktet;

de personalärenden, som det enligt särskilda, i instruktionen intagna bestämmelser tillkommer samlad distriktsförvaltning att afgöra;

uppgörande af bränslestat för distriktet;

viktigare planer rörande krigsförberedelsen; samt

fördelning mellan de olika afdelningarna af dispositionsrätten öfver tillgängliga boställslägenheter inom distriktet, äfvensom ärenden i öfrigt, som distriktschefen eller styrelsen hänskjuter till samlad distriktsförvaltning;

att, med ändring af motsvarande bestämmelser i § 70 af instruktionen, måtte stadgas, *dels* att af de linjeförvaltningen rörande ärenden, som icke skola handläggas i samlad distriktsförvaltning,

Digitized by Google

vederbörande afdelningsföreståndare skall äga att afgöra sådana, i hvilka det enligt instruktionen, arbetsordningen eller distriktschefens en gång för alla eller för hvarje särskildt ärende meddelade uppdrag tillkommer afdelningsföreståndaren att meddela beslut, med undantag dock för det fall att i ett ärende, som berör flera afdelningar, vederbörande afdelningsföreståndare icke kunna enas om beslutet, i hvilken händelse ärendet skall af distriktschefen afgöras, *dels* att öfriga ban-, maskin- och trafikafdelningarna rörande ärenden skola afgöras af distriktschefen efter beredning af vederbörande afdelningsföreståndare, *dels ock* att ärenden af nu förevarande art, hvilka enligt instruktionen tillhöra distriktschefens handläggning, skola af honom afgöras utan beredning af afdelningsföreståndare;

att den i § 70 förekommande bestämmelsen om rätt för afdelningsföreståndare att i synnerligen brådskande fall afgöra ärenden, som bort vara föremål för samfäld handläggning, måtte ur instruktionen utgå;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att i ärende, som berör flera afdelningar, vederbörande afdelningsföreståndare skola i ärendets beredning deltaga på sätt, som i arbetsordningen närmare angifves;

att, med ändring af bestämmelserna i § 72, måtte stadgas, *dels* att skrifvelser och expeditioner, hvilka utfärdas på grund af beslut, fattadt i samlad distriktsförvaltning, skola underskrifvas af distriktschefen samt kontrasigneras af distriktssekreteraren, *dels ock* att expedition i annat ärende skall underskrifvas af den befattningshafvare — distriktschefen eller afdelningsföreståndaren — som afgjort ärendet, med utsättande under namnet af den befattning, i hvilken han meddelat beslutet;

att åt § 77 måtte gifvas följande ändrade lydelse: »*Distriktssekreteraren* åligger: att uppsätta i samlad distriktsförvaltning beslutade skrifvelser och öfriga expeditioner i de fall, då koncept icke af vederbörande föredragande aflämnas; att uppsätta föredragningslistor till samlad distriktsförvaltnings sammanträden samt där föra protokoll, då så erfordras; att kontrasignera och låta afsända utgående skrifvelser och expeditioner i ärenden, som afgjorts i samlad distriktsförvaltning; att afsända expeditioner i ärenden, som af distriktschef afgjorts utan beredning af afdelningsföreståndare; att vårda alla handlingar, som skola å distriktschefsexpeditionen förvaras; att biträda distriktschefen med uppsätt-

Digitized by Google

ning af skrifvelser och expeditioner; samt att i egenskap af distriktets ombudsman dels utföra rättegangar, som röra distriktet, samt biträda vid förhör och undersökningar i disciplinära eller andra mål, dels ock tillse, att i erforderliga fall bevakning och förnyelse äger rum i ärenden, som till hans handläggning öfverlämnats»; samt

att i den arbetsordning, som kommer att upprättas, måtte intagas *dels* bestämmelser rörande de åtgärder, som de olika afdelningsföreståndarne hafva att vidtaga, och de ärenden, som af dem kunna afgöras, utan distriktschefens medverkan, *dels ock* föreskrifter rörande ärendenas diariiföring och handläggning inom distriktsförvaltningen samt om beredande af tillfälle för en afdelningsföreståndare att deltaga i handläggningen af ett ärende, som berör hans afdelning, men som skall afgöras eller föredragas af annan afdelningsföreståndare, allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse, med hvad kommittén här ofvan i sådant afseende anfört.

Ställföreträdare för distriktschefen.

För att de förändringar, som af kommittén föreslagits i fråga om ärendenas handläggning och afgörande inom distriktsförvaltningarna, skola medföra de fördelar, som kommittén af dem förväntar, synes det kommittén böra vidtagas sådan anordning, att det ständigt skall finnas någon, som inom distriktsförvaltningen uppehåller distriktschefsbefattningen. Kommittén anser därför lämpligt, att, så snart den ordinarie distriktschefen är förhindrad att inom distriktsförvaltningen utöfva sin tjänst — icke endast då han åtnjuter tjänstledighet eller då förfall för honom eljest inträdt, utan också då han befinner sig å tjänsteresa — den i tjänsten äldste afdelningsföreståndaren skall, så vida ej annorlunda förordnats, inträda såsom distriktschefens ställföreträdare. Då distriktschefen atnjuter tjänstledighet eller vistas utom distriktet på tjänsteresa, skall, om tjänstledigheten eller tjänsteresan varar öfver åtta dagar, den tjänstförrättande distriktschefen afstå från föreståndareskapet för sin afdelning. I andra fall bör den tjänstförrättande distriktschefen bibehålla sin befattning såsom afdelningsföreståndare, för att icke rubbningar inom distriktsförvaltningen allt för mycket skola inträda, och distriktschefen möjligen däraf hindras att så ofta, som eljest skulle äga rum, företaga inspektionsresor. Då tjänstförrättande distriktschefen salunda med distriktschefsbefattningen förenar föreståndareskapet för egen afdelning, torde de ärenden, som tillhöra hans afdelning, och som eljest skolat efter beredning afgöras af distriktschefen, böra af tjänstförrättande distriktschefen afgöras efter samråd med annan afdelningsföreståndare.

Digitized by Google

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa:

att, med ändring af första stycket i § 68 af gällande instruktion, måtte stadgas, att så ofta distriktschef är förhindrad att inom distriktsförvaltningen utöfva sin befattning, den i tjänsten äldste afdelningsföreståndaren vid distriktet skall inträda såsom distriktschef med frånträdande af sin befattning såsom afdelningsföreståndare i de fall, då distriktschefen åtnjuter tjänstledighet eller befinner sig utom distriktet på tjänsteresa, samt tjänstledigheten eller tjänsteresan varar mer än åtta dagar, men med bibehållande i öfriga fall af föreståndareskapet för sin afdelning; samt

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att, då afdelningsföreståndare tjänstgör såsom distriktschef och därvid enligt instruktionens bestämmelser bibehåller föreståndareskapet för sin afdelning, de ärenden, som tillhöra denna afdelning, och som eljest skolat efter beredning afgöras af distriktschefen, skola af tjänstförrättande distriktschefen afgöras efter samråd med annan afdelningsföreståndare.

Distriktsförvaltningarnas yttre organisation m. m.

Hvad angår distriktsförvaltningarnas yttre organisation, har kommittén redan angifvit, hurusom distriktsförvaltningen enligt kommitténs förslag skulle bestå af, förutom distriktschefen, en bandirektör, föreståndare för banafdelningen, en maskindirektör, föreståndare för maskinafdelningen, och en trafikdirektör, föreståndare för trafikafdelningen.

Ban- och maskindirektörerna.

I fråga om bandirektör och maskindirektör har kommittén ingen annan erinran att göra, än att det, för att deras underordnande under distriktschefen såsom distriktets chef skall tydligen angifvas, bör i hvar och en af §§ 74 och 75 göras tillägg därom, att vederbörande befattningshafvare skall utföra, hvad honom åligger enligt den för honom gällande paragrafens bestämmelser, med den självständighet, som tillkommer honom enligt instruktionens och arbetsordningens stadganden samt distriktschefens närmare bestämmande. Därjämte synes i § 76 böra tilläggas, att det är distriktschefen, inför hvilken afdelningsföreståndare i första rummet är ansvarig, att tjänsten inom hans afdelning på ett tillfredsställande sätt handhafves.

Kommittén har således icke funnit sig böra föreslå en sådan förändring i linjemyndigheternas organisation, att, såsom vid de preussiska statsbanorna är förhållandet, den egentliga driftstjänsten skulle utbrytas ur trafiktjänsten och sammanslås med banbevaknings- och banunderhållstjänsten, utan har kommittén ansett, att den nuvarande anordningen i

Digitized by Google

detta afseende borde bibehållas, såsom också skett vid den i Bayern nu genomförda omorganisationen af statsjärnvägarnes förvaltning. Kommittén har nämligen ansett, att med denna anordning det bättre låter sig göra att praktiskt utbilda dugliga afdelningsföreståndare och dem närmast underordnade befattningshafvare.

Kommitténs förslag, i hvad det afser ifrågavarande afdelningsföreståndare, får icke så förstås, som om dessa därigenom skulle erhålla en så förändrad ställning, att deras aflöningsförmåner på grund däraf borde sättas lägre, än som föreslagits för dem med hänsyn till deras nuvarande ställning. Kommitténs förslag innebär nämligen i fråga om afdelningsföreståndarne i hufvudsak egentligen endast en mera konsekvent och i detalj gående tillämpning af de grundsatser, på hvilka den nuvarande organisationen i detta hänseende hvilar; och ifrågavarande befattningar komma att enligt kommitténs förslag på sina innehafvare ställa fullt ut lika stora fordringar på erfarenhet och duglighet, som de nuvarande bandirektörs- och maskindirektörstjänsterna på sina.

Trafikdirektörerna.

Enligt kommitténs förslag skulle tillkomma en ny afdelningsföreståndare, trafikdirektören. Denne skulle naturligtvis erhålla samma ställning och samma löneförmåner som de andra afdelningsföreståndarne. Då kommittén ansett sig icke böra föreslå någon förändring i fråga om distriktens antal, skulle alltså i aflöningsreglementets arfvodesstat upptagas arfvoden för fem trafikdirektörsbefattningar. Trafikdirektören bör tillsättas af Kungl. Maj:t på förslag af styrelsen och bör hafva ådagalagt förfarenhet i järnvägsdrift.

De allmänna rättigheter och skyldigheter, som enligt instruktionen åligga afdelningsföreståndarne, skola gifvetvis också tillkomma trafikdirektören. Därjämte skall det särskildt åligga trafikdirektören såsom föreståndare för trafikafdelningen att med den självständighet, som tillkommer honom i enlighet med instruktionens och arbetsordningens stadganden samt distriktschefens närmare bestämmande, ordna, leda och öfvervaka trafiktjänsten inom distriktet samt handlägga och därvid föredraga eller själf afgöra de ärenden, som tillhöra hans afdelning, äfvensom att i taxefrågor väcka förslag om framställningar till styrelsen och om aftal med trafikanter. Sålunda skall trafikdirektören meddela närmare föreskrifter rörande tågens ändamålsenliga utrustande med vagnar och trafikpersonal samt alltså omhänderhafva ledningen af tågtjänsten inom distriktet. Han skall öfvervaka tågledningen inom distriktet samt vid tågförseningar och andra trafikrubbningar anordna eller låta anordna extra tåg eller vidtaga andra erforderliga åtgärder. Trafikdirektören skall uppgöra förslag till ordi-

Digitized by Google

narie tidtabellen, i hvad den rör distriktet. Han skall handlägga ärenden rörande det förvaltningsbidrag i egentlig mening, som af en enskild järnvägsförvaltning skall erläggas för begagnande af en statsbanestation, samt rörande förhyrande af bostäder och öfverliggningsrum för afdelningens personal äfvensom afgifva yttrande angående förslag till nya byggnader och anläggningar. Hvad vagnfördelningen angår, bör det åligga trafikdirektören att uppgöra förslag till normalplan för personförande tåg äfvensom att öfvervaka och kontrollera fördelningen af godsvagnar och i öfrigt i vagnärenden vidtaga erforderliga åtgärder. Trafikdirektören skall det vidare åligga att granska och bearbeta distriktet rörande mobiliseringshandlingar och andra hemliga militära transportplaner. Den trafikinspektör hittills åliggande skyldigheten att till utbetalning godkänna räkningar å distriktskassan synes lämpligen böra åläggas trafikdirektören. Afdelningens räkenskap kan då föras å trafikdirektörsexpeditionen i stället för såsom nu på de olika trafikinspektörernas expeditioner; och genom en sådan koncentrering bör förenkling och besparing genom minskning i tjänstepersonal kunna åstadkommas. Trafikdirektören skall dessutom uppgöra förslag till kostnads- och arfvodesstat för afdelningen äfvensom ombesörja för afdelningen erforderliga materialiers och inventariers anskaffning och underhåll samt uppgöra förslag till bränslestat för afdelningen. Den distriktschefen nu tillkommande rätten att i enlighet med fastställda grundsatser bestämma ersättning för skadadt eller förkommet gods synes böra tilläggas trafikdirektören, som bör likaväl som distriktschefen söka följa de allmänna ekonomiska förhållandena inom distriktet, sätta sig i förbindelse med trafikanter för att lära känna deras behof och önskningar, söka åstadkomma förenklingar och förbättrade anordningar i fråga om trafiken samt vidtaga eller föreslå åtgärder, som kunna bidraga att frambringa ny trafik eller upparbeta den redan befintliga. Han skall verkställa undersökningar i disciplinära mål och handlägga ärenden rörande personalens fördelning mellan stationerna. Slutligen skall trafikdirektören också för att lära känna den honom underlydande personalen och trafikförhållandena inom distriktet samt framför allt, för att inspektera och öfvervaka trafiktjänstens handhafvande, så ofta sådant lämpligen kan ske, öfverresa de till distriktet hörande linjerna, tillse personalens arbeten samt kontrollera såväl om dagen som nattetid stations- och tågtjänstens utöfvande. Trafikdirektören skall i fullgörandet af sina åligganden biträdas dels i fråga om den egentliga trafiktjänsten af trafikinspektörerna och dels beträffande granskningen och bearbetandet af mobiliseringshandlingar och hemliga militära transportplaner af den vid distriktet tjänstgörande militärassistenten.

Digitized by Google

Därigenom att det kommer att blifva en särskild föreståndare för trafikafdelningen, kan denne naturligtvis vida mer i detalj lägga hand vid det å afdelningen förekommande arbetet, än hvad hittills distriktschefen såsom tillika afdelningsföreståndare kunnat göra. Däraf lärer följa, att den jämförelsevis självständiga ställning, som trafikinspektörerna nu intaga, kommer att förändras. Trafikinspektörerna, som hittills på eget ansvar handhaft den hufvudsakliga delen af trafiktjänsten, komma att mer erhålla ställning af biträden åt trafikdirektören liksom baningenjörerna åt bandirektören. Dock måste det naturligtvis fortfarande tillkomma trafikinspektören att såsom trafikdirektörens ställföreträdare vidtaga sådana åtgärder, som erfordra skyndsamhet eller äro nödvändiga för disciplinens upprätthållande, äfvensom att i åtskilliga afseenden, ehuru visserligen under trafikdirektörens ledning och tillsyn, ombesörja den rent löpande trafik- och tågtjänsten. Gifvet är också, att trafikinspektörer, som förestå sektioner, inom hvilka finnes en mera intensiv och svårsköttrafik, måste genom arbetsordningen eller annorledes tilldelas i viss mån större myndighet och självständighet. *Förändring i trafikinspektörernas ställning och åligganden.*

Beträffande trafikinspektörens åligganden i öfrigt skall han öfva tillsyn öfver afdelningens personal, examinera den i reglementen och dylikt, inspektera, huru ställverksanordningar och andra bangårdsmaskinerier skötas. Trafikinspektören skall handhafva den omedelbara tågledningen med rätt för trafikinspektören att anordna extra godståg äfvensom extra tåg för persontrafiken, då dessa tåg afse befordran af passagerare, som på grund af bristande utrymme icke kunnat befordras med ordinarie tåg, eller då synnerlig skyndsamhet är af nöden. Trafikinspektören skall äfven i sin mån följa med de ekonomiska förhållandena inom sin sektion samt söka vidtaga eller föreslå sådana trafikanordningar och sådana förenklingar i fråga om trafikens skötsel, som kunna bidraga till ökning i trafiken eller minskning i förvaltningens utgifter. Slutligen skall trafikinspektören framförallt ägna sig åt inspektion. Denna inspektion bör gälla icke endast de större stationerna utan också småstationer och jämväl tågtjänsten å de olika tågen inom sektionen. Trafikinspektörens inspektion bör vara mera ingående och i högre grad röra detaljerna, än hvad förhållandet kan vara med den, som verkställes af trafikdirektören.

Trafikinspektören vid den trafiksektion, dit distriktets hufvudort hör, och af de i Stockholm stationerade trafikinspektörerna den i tjänsten äldste, öfvertager vid förfall för trafikdirektören, därest ej annorlunda förordnats, föreståndareskapet och föredragningsskyldigheten för trafikafdelningen.

Trafikinspektör åtnjuter för närvarande samma löneförmåner som baningenjör och flertalet maskiningenjörer med den skillnad, att samtliga

Digitized by Google

trafikinspektörer uppbära särskilda tilläggsarfvoden efter 500 kronor för år. Trafikinspektörernas tilläggsarfvoden föranledas af den mera självständiga ställning, som de kommit att intaga på grund däraf, att det ej funnits en särskild trafikdirektör.

Då nu inrättandet af trafikdirektörstjänster föreslås, skulle trafikinspektörsbefattningarna komma att, hvad angår självständigheten i ställning och omfattningen af uppgifter, fullt motsvara baningenjörs- och maskiningenjörsbefattningarna. Visserligen kräfva sistnämnda befattningar högre teoretisk utbildning, men detta förhållande torde uppvägas af det synnerligen stora ansvar, som hvilar på trafikinspektörerna såsom närmast handhafvande den löpande trafik- och tågtjänsten, samt den omständigheten, att dessa befattningshafvare i allmänhet först vid en jämförelsevis mera framskriden ålder erhålla sina befattningar. Kommittén anser därför, att trafikinspektörsaflöningen bör likställas med baningenjörs och maskiningenjörs aflöning.

Frågan om tågkontrollörer.

Inom kommittén har fråga förevarit om inrättande af särskilda tågkontrollörsbefattningar. Dessa befattningshafvare skulle hafva fått till hufvudsaklig uppgift att medfölja olika tåg och tillse, att å dessa allt befinner sig i fullgod ordning, att öfvervaka, det vederbörande trafikanters rätt och bästa i fråga om såväl person- som godstrafiken tillgodoses så långt som möjligt är, samt att tillse, att vederbörande befattningshafvare å tåg och stationer fullgöra sina åligganden. Därjämte skulle dessa tågkontrollörer kunna af allmänheten mottaga anmälningar rörande olämpliga anordningar och dylikt, som rör järnvägstrafiken, samt därigenom göra det för allmänheten lättare att få sina önskningsmål i dessa afseenden framförda till vederbörande myndigheter. Då emellertid trafikinspektörernas arbete genom inrättande af särskilda trafikdirektörsbefattningar bör blifva lättadt, synas trafikinspektörerna mer än hittills kunna få tillfälle till inspektionsresor. Trafikinspektörerna torde därför kunna i viss mån komma att utföra de åligganden, som skulle hafva tillkommit de särskilda tågkontrollörerna, hvarför kommittén funnit sig icke böra hemställa om inrättandet för närvarande af några sådana befattningar. Det bör i öfrigt vara lätt att genom tydliga anslag i vagnarna gifva underrättelse, hvar passagerarne kunna lämna meddelanden om anledningar till missnöje med personal eller vagnmateriel.

Frågan om polismans befogenhet för tåg- och stationspersonal.

I sammanhang med frågan om inrättandet af särskilda tågkontrollörsbefattningar har inom kommittén liksom förut från järnvägsstyrelsens sida ifrågasatts, att polismans befogenhet borde tilläggas personalen å tåg och

Digitized by Google

stationer. Kommittén har visserligen ansett sig för sin del icke böra framställa något direkt förslag i detta hänseende, men har dock velat framhålla den stora vikten af en sådan anordning.

Frågan om fraktagenter.

Likaledes har inom kommittén fråga väckts om anställande å större trafikcentra, å hvilka hvarken distriktsförvaltning eller trafikinspektör finnes placerad, af särskilda fraktagenter med uppgift att meddela den trafikerande allmänheten erforderliga upplysningar rörande järnvägstrafiken samt verka för åstadkommandet och upparbetandet af trafik. Kommittén har emellertid ansett, att distriktschef, trafikdirektör och trafikinspektör böra vara i tillfälle att så följa de kommersiella och industriella förhållandena inom hvars och ens verksamhetsområde, att några särskilda fraktagenter åtminstone icke för närvarande kunna erfordras.

Kommitténs hemställan.

På grund af hvad kommittén sålunda anfört beträffande afdelningsföreståndarne och de dem närmast underordnade befattningshafvarne, får kommittén hemställa,

att i § 74 af gällande instruktion måtte tilläggas bestämmelse därom, att bandirektören skall hafva att utföra, hvad honom enligt denna § åligger, med den självständighet, som tillkommer honom enligt instruktionens och arbetsordningens stadganden samt distriktschefens närmare bestämmande;

att enahanda tillägg måtte beträffande maskindirektör, som är föreståndare för maskinafdelningen, göras i § 75 af instruktionen;

att i § 76 af instruktionen måtte tilläggas bestämmelse därom, att det är distriktschefen, inför hvilken vederbörande afdelningsföreståndare i första rummet är ansvarig, att tjänsten inom hans afdelning handhafves på ett tillfredsställande sätt;

att i aflöningsreglementets arfvodesstat måtte uppföras arfvoden för fem trafikdirektörer efter samma belopp som för bandirektör och maskindirektör;

att trafikdirektör måtte tillkomma samma aflöningsförmåner i öfrigt och samma tjänsteställning som bandirektör och maskindirektör;

att tillägg till §§ 85 och 87 af gällande instruktion måtte göras därom, att trafikdirektör skall tillsättas af Kungl. Maj:t på förslag af styrelsen, samt att denne befattningshafvare bör hafva ådagalagt förfarenhet i järnvägsdrift;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att trafikdirektören åligger att med den självständighet, som tillkom-

Digitized by Google

mer honom på grund af instruktionens och arbetsordningens stadganden samt distriktschefens närmare bestämmande, ordna, leda och öfvervaka trafiktjänsten inom distriktet äfvensom i öfrigt handlägga distriktet rörande ärenden af beskaffenhet att enligt instruktionen, arbetsordningen eller särskild föreskrift tillhöra trafikafdelningen, äfvensom att i taxefrågor väcka förslag om framställningar till styrelsen och om aftal med trafikanter;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att trafikinspektören tillkommer att inom sin sektion biträda trafikdirektören vid fullgörandet af dennes åligganden och därvid särskildt handhafva den omedelbara tågledningen, med rätt för trafikinspektören att anordna extra godståg äfvensom extra tåg för persontrafiken, då dessa senare tåg afse befordran af passagerare, som på grund af bristande utrymme icke kunnat befordras med ordinarie tåg, eller då synnerlig skyndsamhet är af nöden, att under trafikdirektörens ledning ombesörja den löpande trafik- och tågtjänsten, äfvensom att i fråga om beviljande af tjänstledighet åt underlydande personal, verkställande af undersökningar i disciplinära eller andra mål samt i öfrigt utöfva den myndighet och vidtaga de åtgärder, styrelsen genom särskild instruktion kan föreskrifva;

att sådan ändring måtte vidtagas i bestämmelserna i § 68 af instruktionen, att trafikinspektören vid den trafiksektion, dit distriktets hufvudort hör, och af de i Stockholm stationerade trafikinspektörerna den i tjänsten äldste, skall vid förfall för trafikdirektören, därest ej annorlunda förordnas, öfvertaga föreståndareskapet och föredragningsskyldigheten för trafikafdelningen; samt

att i arbetsordning eller annorledes de åligganden, som skola tillkomma trafikdirektören och trafikinspektören, måtte närmare angifvas med ledning af hvad kommittén här ofvan i sådant afseende anfört.

Centralverkstadens förvaltning.

I detta sammanhang anser sig kommittén böra till vidare behandling upptaga frågan om den i Örebro anlagda centralverkstadens förvaltning.

Centralverkstaden under styrelsens omedelbara ledning.

Kommittén har i fråga om denna verkstad redan framhållit, att kommittén anser densamma böra ställas direkt under styrelsens ledning med öfverlämnande åt verkstadschefen af ungefärligen den självständighet i skötseln af verkstaden, som skall tillkomma distriktsförvaltningarna inom deras områden.

Digitized by Google

Centralverkstaden i vissa afseenden likställd med distrikten.

Då emellertid, jämväl efter genomförandet af en dylik anordning, de bestämmelser, som i instruktionen och i det för personalen vid statens järnvägar gällande aflöningsreglementet särskildt afse den vid distrikten anställda personalen, fortfarande böra tillämpas i fråga om befattningshafvarne vid centralverkstaden, torde i såväl instruktionen som aflöningsreglementet centralverkstaden böra likställas med distrikten, och i hvar och en af nyssnämnda författningar ett allmänt stadgande intagas därom, att de bestämmelser, som afse vid distrikten anställd personal, skola gälla äfven personalen vid centralverkstaden.

Centralverkstadens omedelbara skötsel skall fortfarande såsom hittills handhafvas af en särskild maskindirektör, beträffande hvilken befattningshafvare skall gälla, hvad om maskindirektör stadgas i §§ 85 och 87 af instruktionen. Däremot skall naturligtvis den i § 63 af instruktionen intagna bestämmelsen om skyldighet för centralverkstadens chef att föredraga ärenden i distriktsförvaltningen vid första distriktet enligt kommitténs förslag icke vidare äga tillämplighet.

Verkstadschefens åliggande.

Verkstadschefen skall med den självständighet, som kan tillkomma honom enligt arbetsordningen samt af styrelsen särskildt meddelade bestämmelser, ombesörja de arbeten, hvilka enligt styrelsens föreskrifter skola utföras å centralverkstaden, öfva tillsyn öfver och ombesörja underhållet af centralverkstadens byggnader, anläggningar och maskinerier samt ordna och kontrollera verkstadstjänsten vid verkstaden äfvensom i öfrigt handlägga ärenden, som röra centralverkstaden. Han skall vara styrelsen ansvarig för, att verkstadstjänsten på tillfredsställande sätt handhafves. Han skall äga att i ärenden rörande personalen vid verkstaden utöfva myndighet och vidtaga åtgärder i enlighet med hvad kommittén här nedan (sid. 120) kommer att föreslå, hvarförutom det skall tillkomma honom att till utbetalning godkänna räkningar på verkstadskassan, med skyldighet för honom att ansvara för utbetalningens behörighet. Verkstadschefen skall det vidare åligga, att årligen inom föreskrifven tid för centralverkstaden afgifva förslag dels till kostnads- ock arfvodesstat, dels till nya byggnader och anläggningar, dels till om- och tillbyggnader och dels rörande behofvet af sådana förrådsartiklar, som styrelsen förbehållit sig att själf upphandla. I enlighet med styrelsens bestämmelser skall verkstadschefen äga att verkställa upphandling af sådana förrådsartiklar, som af linjemyndigheterna anskaffas. Han skall, i den mån sådant kan i fråga om centralverkstaden förekomma, utfärda bränslestat för och fördela de boställslägenheter som innehafvas af personal vid centralverkstaden. Och

Digitized by Google

slutligen skall han afgifva yttrande öfver ärenden, som till honom remitteras, samt meddela beslut i sådana ärenden, som enligt arbetsordning eller särskild föreskrift förklaras böra af honom afgöras.

Angående ledningen m. m. af större byggnadsarbeten vid centralverkstaden torde Kungl. Maj:t böra i hvarje särskildt fall förordna.

Kommitténs hemställan.

Under åberopande af hvad kommittén sålunda anfört får kommittén hemställa,

att, med upphäfvande af bestämmelserna i § 63 punkt 2 af nu gällande instruktion, måtte stadgas, att centralverkstaden i Örebro skall ställas under styrelsens omedelbara ledning och förvaltas af en särskild maskindirektör såsom verkstadschef;

att i såväl instruktionen som aflöningsreglementet måtte *dels* vidtagas den förändring, att centralverkstaden likställes med distrikten, *och dels* intagas ett allmänt stadgande därom, att de bestämmelser, som uti hvar och en af dessa författningar afse vid distrikten anställd personal, skola gälla äfven för personalen vid centralverkstaden;

att om verkstadschefen skall gälla, hvad i §§ 85 och 87 stadgats om maskindirektör vid distrikten; samt

att i instruktionen måtte för verkstadschefen stadgas de åliggande, som här ofvan angifvits.

Linjemyndigheternas befogenhet i fråga om vissa personalärenden.

Vid angifvande af de grupper af ärenden, hvilka enligt kommitténs förmenande redan nu skulle kunna öfverlämnas till linjemyndigheternas afgörande, har kommittén särskildt undantagit personalfrågor. Då rätt att i dessa frågor meddela beslut borde tillkomma icke endast distriktsförvaltningarna utan äfven afdelningsföreståndarne och de dem underordnade myndigheterna, ansåg nämligen kommittén, att förslag borde hafva framställts i afseende å dessa myndigheters organisation, innan frågan om den befogenhet, som i personalärenden borde tillkomma hvar och en af dem, gjordes till föremål för kommitténs behandling.

Sedan sådant förslag blifvit framlagdt, vill kommittén nu yttra sig i fråga om personalärendenas afgörande inom linjemyndigheterna, därvid kommittén beträffande den befogenhet, som för närvarande tillkommer de olika myndigheterna, får åberopa, hvad kommittén här ofvan (sid. 35 o. ff.) i sådant afseende meddelat.

Frågor om tjänstetillsättning.

Hvad först angår frågor om tjänstetillsättning, anser kommittén, att distriktsförvaltningarnas befogenhet bör utsträckas så, att dessa myndig-

Digitized by Google

heter skola tillsätta jämväl stationsmästare äfvensom inom tjänstemannaklassen kontors- och stationsskrifvare. Då distriktsförvaltningarna nu tillsätta samtliga öfriga befattningshafvare inom betjäntklassen, synes det kommittén icke vara erforderligt att göra undantag för stationsmästarne. Hvad stations- och kontorsskrifvare angår, kommer antagligen, sedan undervisningskurser blifvit anordnade, aspiranter till tjänstemannabefattningar att antagas af styrelsen på sätt som äger rum i de öfriga kommunikationsverken. Sedan ett första urval sålunda skett, synes lämpligen böra lämnas åt distriktsförvaltningen att till de lägsta tjänstemannabefattningarna utnämna dem, som i vederbörlig ordning genomgått undervisningskurs med tillhörande praktisk utbildning och därefter tillräckligt länge tjänstgjort såsom extra ordinarie. Dock bör styrelsen tillerkännas rätt att på lämpligt sätt ordna så, att å visst distrikt befordran till ordinarie befattning icke må ske afsevärdt tidigare än å andra distrikt.

Tillsättande af järnvägsläkare är i allmänhet en rent lokal fråga, och torde därför lämpligen böra tillkomma vederbörande distriktsförvaltning.

Frågan om tjänstebyte mellan innehafvare af sådana befattningar, som distriktsförvaltning äger att tillsätta, synes äfven lämpligen kunna afgöras af vederbörande distriktsförvaltning eller, om ifrågavarande befattningshafvare tillhöra olika distrikt, vederbörande distriktsförvaltningar.

Järnvägsläkare, kontors- och stationsskrifvare samt stationsmästare synas böra tillsättas i samlad distriktsförvaltning, betjänte, utom stationsmästare, af distriktschefen efter beredning af vederbörande afdelningsföreståndare och, hvad beträffar betjänt å distriktschefsexpeditionen, af distriktschefen utan sådan beredning. Fråga om tjänstebyte mellan innehafvare af sådana befattningar, som af distriktsförvaltningen skola tillsättas i samlad distriktsförvaltning, torde också böra afgöras i sådan form.

Den i nu gällande instruktion intagna bestämmelsen, att anmälan till styrelsen skall göras om tjänstetillsättning, som skett af distriktsförvaltningarna, bör naturligtvis bibehållas, för att styrelsen skall vara i tillfälle att i förevarande hänseende följa förhållandena å de olika distrikten.

Frågor om beviljande af tjänstledighet.

Beträffande rätten att bevilja tjänstledighet anser kommittén, att distriktschefen enligt kommitténs förslag kommer att erhålla sådan ställning öfver afdelningsföreståndarne, att det bör tillkomma honom att bevilja bandirektör, maskindirektör och trafikdirektör tjänstledighet för en tid af högst 14 dagar äfvensom att därvid jämväl förordna vikarie.

Distriktsförvaltningens rätt att bevilja tjänstledighet för sjukdom, svag hälsas vårdande eller särskildt uppdrag anser kommittén icke kunna vidare utsträckas, hvaremot distriktsförvaltningen synes böra äga befogen-

Digitized by Google

het att bevilja ledighet för enskilda angelägenheter under en tid af högst tre månader vare sig i följd eller ock sammanlagdt under ett kalenderår. Tjänstledighet för företagande af resa till annat främmande land än Danmark, Finland och Norge bör dock beviljas af styrelsen.

Tjänstledighet för järnvägsläkare för en tid af öfver 10 dagar torde böra tillkomma distriktsförvaltningarna att bevilja; och torde distriktsförvaltningarna, då till vikarie föreslås person, som ej är legitimerad läkare, böra direkt vända sig till medicinalstyrelsen, hvilken myndighet enligt gällande bestämmelser i sådana fall äger förordna vikarie. Tjänstledighet för en tid af högst 10 dagar bör, i likhet med hvad som nu äger rum, beviljas järnvägsläkare af distriktschefen. Fråga om tjänstledighet, som af distriktsförvaltningarna skall beviljas, synes icke behöfva afgöras i samlad distriktsförvaltning, dock synes tjänstledighet åt järnvägsläkare böra beviljas i sådan form. Denna fråga torde nämligen vara af beskaffenhet att beröra alla afdelningarna.

Då den afdelningsföreståndare i instruktionen tillagda rätt att bevilja tjänstledighet öfverflyttats på baningenjör, maskiningenjör och trafikinspektör, synes denna afdelningsföreståndarnes befogenhet ej behöfva bibehållas. Den rätt, som i förevarande afseende tillkommer baningenjör och de med honom likställda befattningshafvarne, torde böra utsträckas att omfatta jämväl tjänstledighet för svag hälsas vårdande samt att afse hela den tid, under hvilken vederbörande enligt aflöningsreglementets bestämmelser är berättigad att åtnjuta fullt arfvode under ledigheten.

Det synes slutligen kommittén, att stationsföreståndare borde äga befogenhet att bevilja tjänstledighet åt underordnad i betjäntklassen under högst två dagar, för så vidt någon vikarie ej behöfver förordnas. Anmälan bör dock af stationsföreståndaren göras om beslutet hos trafikinspektören.

I sammanhang med frågan om tjänstledighet torde böra tagas under öfvervägande, hvilken myndighet som i fall, i hvilka sådant erfordras, skall lämna medgifvande för den, som erhållit tjänstledighet, att uppbära aflöning utöfver den tid, för hvilken han enligt aflöningsreglementet är berättigad att uppbära arfvodet oafkortadt. Enligt aflöningsreglementet kan nämligen den tjänstledige förpliktas att afstå, förutom tjänstgöringspenningarne, så mycket af lönen, som för tjänstens förrättande erfordras eller eljest pröfvas skäligt. I detta afseende anser kommittén det böra öfverlämnas åt distriktsförvaltning att meddela beslut, för så vidt frågan gäller aflöning för den tid, för hvilken distriktsförvaltningen beviljat tjänstledighet. Denna fråga synes böra behandlas i samlad distriktsförvaltning.

Digitized by Google

Frågor om bestraffning.

I fråga om bestraffning af personal anser sig kommittén böra föreslå den ändring i gällande bestämmelser, att bestraffningsrätt icke skall tillkomma baningenjör, maskiningenjör eller trafikinspektör, och att således den i § 94 af instruktionen förekommande bestämmelsen, att afdelningsföreståndare tillkommande bestraffningsrätt skall kunna af styrelsen tilläggas förenämnda befattningshafvare, skall ur instruktionen utgå. Det är nämligen ofta just baningenjör eller inom de andra afdelningarne med honom likställda befattningshafvare, som märker och beifrar de fel, som begåtts, och som således kan anses såsom åklagare beträffande samma fel. Det är emellertid klart, att så vidt möjligt bör undvikas, att åklagare- och domaremyndighet förenas i samma hand; och det synes jämväl i öfrigt klokt, att rätten att bestraffa uti ifrågavarande fall tillkommer afdelningsföreståndare, så mycket mer som därigenom icke behöfver förorsakas någon afsevärd tidsutdräkt med dessa ärendens afgörande, samt baningenjören, maskiningenjören eller trafikinspektören i allt fall äger befogenhet att, om så anses erforderligt, afstänga den felande från tjänstgöring.

Den bestraffningsmyndighet, som tillkommer distriktsförvaltning, och som afser de förseelser, hvilka äro af större betydenhet, men som dock icke måste hänskjutas till styrelsen, bör utöfvas i samlad distriktsförvaltning; och anser kommittén, att dessa frågor böra afgöras efter omröstning mellan distriktsförvaltningens ledamöter, därvid hvarje ledamot skall äga en röst, och distriktschefen vid lika röstetal utslagsröst. Kommittén föranledes till detta sitt förslag väsentligen af humanitära hänsyn. Då beslut i ett dylikt ärende skall fattas efter öfverläggning mellan fyra personer, är det hårdt både för den dömande och för den, som skall dömas, att domen skall affattas efter en endas mening. En möjlighet finnes ju ock, att tilliten till domens riktighet med kollegialt domssätt kan ökas, och besvär öfver meddelade beslut i bestraffningsfrågor till följd däraf mindre ofta förekomma än hvad som eljest skulle blifva fallet. Kommittén vill ock meddela den upplysning, att i de preussiska järnvägsdirektionerna bestraffningsfrågor äro de enda, där kollegial omröstning förekommer.

Frågor om entledigande af personal.

Hvad till sist angår rätt att entlediga personal, anser kommittén, att distriktsförvaltning bör äga befogenhet att på begäran bevilja afsked åt sådan befattningshafvare, som af distriktsförvaltningen tillsatts, med skyldighet för distriktsförvaltningen att i de fall, då den, som begär afsked med pension, icke uppnått såväl 65 lefnadsår — hvad tågpersonalen beträffar 60 lefnadsår — som ock sådan tjänsteålder, att han är berättigad till full pension från statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, inhämta

Digitized by Google

yttrande af direktionen öfver nämnda pensionsinrättning. Äfven järnvägsläkare, hvilka ju icke hafva ordinarie anställning vid statens järnvägar, synas efter begäran böra entledigas af distriktsförvaltning.

Chefens för centralverkstaden befogenhet i personalfrågor.

Hvad här ofvan föreslagits om befogenhet för distriktschef att bevilja järnvägsläkare tjänstledighet, för baningenjör och med honom likställa befattningshafvare att bevilja underordnade befattningshafvare tjänstledighet samt för afdelningsföreståndare att bestraffa underlydande personal, torde böra gälla för chefen för centralverkstaden i förhållande till den vid verkstaden anställda personalen.

Kommitténs hemställan.

Kommittén, som anser sig icke behöfva beröra personalfrågorna, i hvad de afse den extra ordinarie personalen, får, med stöd af hvad kommittén sålunda anfört, hemställa,

att sådan ändring måtte ske af § 85 i gällande instruktion, att stationsmästare samt kontors- och stationsskrifvare skola tillsättas af distriktsförvaltning, dock med rätt för styrelsen att vidtaga sådana anordningar, att befordran till ordinarie kontors- eller stationsskrifvarebefattning icke måtte å visst distrikt kunna vinnas afsevärdt tidigare än å andra distrikt;

att bestämmelse i instruktionen måtte intagas därom, att frågor om tillsättande af kontors- och stationsskrifvare samt stationsmästare skola afgöras i samlad distriktsförvaltning;

att föreskrift måtte i instruktionen meddelas om befogenhet för samlad distriktsförvaltning att antaga och entlediga järnvägsläkare samt dels för distriktschef att bevilja järnvägsläkare tjänstledighet under högst 10 dagar dels ock för samlad distriktsförvaltning att bevilja järnvägsläkare tjänstledighet under längre tid än 10 dagar;

att i instruktionen matte stadgas, att fråga om tjänstebyte mellan innehafvare af befattningar, som distriktsförvaltning äger att tillsätta, skall afgöras af distriktsförvaltningen eller, därest befattningshafvarne tillhöra olika distrikt, af vederbörande distriktsförvaltningar, därvid fråga om befattning, som skall tillsättas i samlad distriktsförvaltning, skall på sådant sätt afgöras:

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att distriktschef skall äga att bevilja bandirektör, maskindirektör och trafikdirektör tjänstledighet under högst 14 dagar;

att i § 90 af gällande instruktion måtte göras den ändring, att *dels* distriktsförvaltning tillerkännes befogenhet att för enskilda angelägenheter bevilja tjänstledighet åt underlydande per-

Digitized by Google

sonal under en tid af högst tre månader vare sig i följd eller sammanlagdt under ett kalenderår, dock att tjänstledighet för resa till främmande land med undantag af Danmark, Finland och Norge skall beviljas af styrelsen, *dels* att den afdelningsföreståndare tillkommande rätt att bevilja tjänstledighet måtte upphöra, *dels* att baningenjör, maskiningenjör och trafikinspektör måtte tillerkännas befogenhet att för enskilda angelägenheter, sjukdom eller svag hälsas vårdande bevilja underlydande tjänstledighet för den tid, under hvilken vederbörande enligt gällande aflöningsreglementes bestämmelser är berättigad att åtnjuta fullt arfvode under ledigheten, *dels ock* att stationsföreståndare måtte erhålla befogenhet att bevilja tjänstledighet åt underordnad i betjäntklassen under högst två dagar, för så vidt vikarie ej behöfver förordnas, med skyldighet för stationsföreståndaren att anmäla beslutet hos trafikinspektören;

att i instruktionen måtte tilläggas distriktsförvaltning rätt att i enlighet med aflöningsreglementets bestämmelser i samlad distriktsförvaltning meddela beslut i fråga om aflönings utgående till underordnad befattningshafvare, då denne af distriktsförvaltningen erhållit tjänstledighet utöfver den tid, för hvilken han är berättigad att uppbära arfvodet oafkortadt;

att den i § 94 af instruktionen förekommande bestämmelsen, att viss bestraffningsrätt skall kunna af styrelsen tilläggas baningenjör, maskiningenjör och trafikinspektör, måtte ur instruktionen utgå;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse *dels* därom, att den bestraffningsmyndighet, som tillkommer distriktsförvaltning, skall utöfvas i samlad distriktförvaltning, *dels ock* därom, att dessa frågor inom distriktsförvaltningen skola afgöras efter omröstning mellan distriktsförvaltningens ledamöter, därvid såsom distriktsförvaltningens beslut skall gälla den mening, hvarom flertalet förenat sig, eller vid lika röstetal den mening, som af distriktschefen biträdes;

att, med ändring af hvad i § 92 af instruktionen i sådant afseende finnes stadgadt, distriktsförvaltning måtte tillerkännas befogenhet att på begäran bevilja afsked åt den personal, som af distriktsförvaltningen tillsatts, med skyldighet för distriktsförvaltningen att i de fall, då den, som begär afsked med pension, icke uppnått såväl 65 lefnadsår — hvad tågpersonalen beträffar 60 lefnadsår — som ock sådan tjänsteålder, att han är

Digitized by Google

berättigad till full pension från statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, inhämta yttrande af direktionen öfver nämnda pensionsinrättning; samt

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att chefen för centralverkstaden i Örebro skall i förhållande till den vid verkstaden anställda personalen äga den befogenhet, som tillkommer dels distriktschef i fråga om tjänstledighet för järnvägsläkare dels baningenjör och med honom likställda befattningshafvare beträffande underordnade befattningshafvares tjänstledighet och dels afdelningsföreståndare i afseende å underlydande personals bestraffning.

Digitized by Google

Styrelsens organisation.

Kommittén öfvergår nu till behandling af frågan, huru genom förändringar i den centrala förvaltningsmyndighetens sammansättning, befogenhetsområde och personaluppsättning de brister skola kunna afhjälpas eller minskas, som, enligt hvad kommittén här ofvan anfört, vidlåda statens järnvägsförvaltnings nuvarande organisation. Därvid vill kommittén till en början upptaga till behandling frågorna om anställandet såsom ledamöter i styrelsen af män med erfarenhet från näringslifvet samt om inrättande af en särskild öfverrevision för järnvägsförvaltningen och i sammanhang därmed frågan om utvidgning af styrelsens handlingsfrihet. Därefter behandlas frågan om chefens ställning och aflöning samt framställes förslag om anställandet af en befattningshafvare såsom chefens närmaste man och ställföreträdare, en souschef. Och slutligen förekomma frågorna om afdelningscheferna och om styrelsens organisation i öfrigt.

Järnvägsfullmäktige.

Behofvet af järnvägsfullmäktige.

Vid angifvandet af de hufvudsakligaste brister, som nu vidlåda järnvägsorganisationen, har kommittén framhållit, hurusom kommittén tyckt sig finna, att denna organisation i åtskilliga afseenden icke möjliggör den affärsmässighet i förvaltningen, som måste vara önsklig för ett såväl för statens finanser som för hela landets näringslif så betydelsefullt företag som statens järnvägar; och har kommittén ur denna synpunkt ansett sig i främsta rummet böra anmärka, att styrelsen icke har den erforderliga, mera intima beröringen och känningen med det kommersiella och industriella lifvet. Det måste därför vid frågan om en omorganisation af järnvägsstyrelsen uppställas såsom en fordran, att styrelsen sättes i närmare förbindelse med näringslifvet, så att inom styrelsen kännedomen om handelns, industriens och de öfriga näringarnas behof och intressen kan i erforderlig grad ökas. Enligt hvad kommittén redan påpekat, är det saknaden af tillfälle för styrelsen att vid den ständiga ledningen af statens järnvägsförvaltning rådslå med personer med erfarenhet från affärslifvet och saknaden vid denna förvaltning af ett permanent inflytande från affärs-

Digitized by Google

världens sida, som med den nuvarande organisationen måste göra sig kännbart gällande. Det synes då kommittén vara uppenbart, att enda sättet att undanröja nu berörda olägenhet är, att, på sätt chefen för civildepartementet i sitt yttrande till statsrådsprotokollet den 4 augusti 1906 ifrågasatt, representanter för den merkantila och industriella världen ställas vid generaldirektörens sida inom styrelsen.

Genom sådana — kommittén skulle vilja benämna dem — järnvägsfullmäktige skulle styrelsen kunna tillföras den art af sakkunskap, som erfordras för att åt ledningen af statens järnvägsförvaltning förläna den affärsmässighet, som af kommittén åsyftas. För järnvägsstyrelsens chef, som har att bedöma de järnvägspolitiska frågorna från en mera vid synpunkt, måste det vara en synnerligen stor fördel att vid afgörandet af dessa frågor i fullmäktige hafva ett stöd gent emot det för vederbörande afdelningschefer närmare till hands liggande, rent fackmässiga intresset. Styrelsen kommer genom fullmäktige i direkt beröring med den stora allmänheten; och denna allmänhet skall kunna känna och veta sig vara liksom representerad genom fullmäktige vid afgörandet af de järnvägsfrågor, som beröra densamma antingen direkt eller genom deras inverkan på det allmänna näringslifvet.

För att nu angifna fördelar skola kunna vinnas med fullmäktigeinstitutionen, är det ingalunda tillräckligt, att fullmäktige endast stå vid sidan af den verkliga styrelsen såsom rådgifvande eller kontrollerande myndighet eller såsom på en gång både rådgifvande och kontrollerande, utan måste fullmäktige för nyss berörda ändamål, och för att de skola bibringas det intresse och den känsla af medansvarighet i styrelsens åtgärder och beslut, som fordras, ingå såsom verkliga ledamöter i styrelsen. Hvad angår frågan om behöflig kontroll, kommer kommittén att i det följande därom väcka särskildt förslag.

Järnvägsfullmäktiges verksamhetsområde.

Kommittén anser vidare, att fullmäktige skola deltaga i styrelsens förhandlingar, icke endast då vissa större och mera betydelsefulla frågor förekomma till behandling, utan jämväl då ärenden af jämförelsevis mera löpande natur skola afgöras. Kommittén har därför tänkt sig, att området för fullmäktiges verksamhet borde begränsas så, att i deras närvaro skola afgöras de ärenden, som enligt § 20 i gällande instruktion för närvarande skola handläggas i plenum, äfvensom en grupp ärenden, som för närvarande, utan att uttryckligt stadgande därom finnes, föredrages och afgöres i plenum, nämligen de anmärkningar, som framställas vid granskningen af linjemyndigheternas räkenskap och förvaltning. Från de i § 20 omförmälda ärendena synas dock lämpligen böra undantagas de personalären-

Digitized by Google

den, som enligt nu gällande bestämmelser afgöras i plenum och som hufvudsakligen afse personalens antagande, befordran och entledigande äfvensom dess bestraffning i förekommande fall. Fullmäktige kunna ju svårligen antagas komma i vidare beröring med eller erhålla närmare kännedom om den stora mängden af den styrelsen underlydande personalen; och i de allra flesta fall torde det sätt, på hvilket personalärendena handläggas, vara utan synnerligt inflytande på den affärsmässiga ledningen af verket, vid hvilken fullmäktige skola vara behjälpliga. Däremot är det ur disciplinär synpunkt viktigt, att chefskapet öfver personalen utöfvas under väsentligen samma former som för närvarande.

Fullmäktige skola alltså deltaga i handläggningen af följande ärenden, nämligen:

Kungl. Maj:ts bref och remisser, som ej afse personalfrågor;

frågor om fastställande af eller ändring i arbetsordning för styrelsen eller distriktsförvaltningarna, instruktion eller tjänstgöringsreglemente för underlydande personal samt de allmänna grunder, enligt hvilka uppflyttning af personal i löneklass må äga rum, i den mån sådan fastställelse tillkommer styrelsen;

underdåniga förslag till taxor och trafikreglemente vid statens järnvägar;

underdåniga förslag till kostnads- och arfvodesstater vid statens järnvägar;

frågor om nya byggnader och anläggningar samt större om- och tillbyggnader vid de trafikerade järnvägarna äfvensom om anskaffning af rullande materiel och de viktigaste förrådsartiklarna såsom kol, oljor o. d.;

frågor om anläggning af nya järnvägar för statens räkning;

underdåniga förslag till beräkning af den behållna inkomst, som må i riksstaten upptagas;

årsberättelsen samt den summariska redovisning, hvarom i § 3 af gällande instruktion sägs;

frågor om väsentliga förändringar i baantågens anordning;

frågor om fastställande af eller ändring i tjänstgöringsreglemente för enskild järnväg;

viktigare öfverenskommelser med främmande transportförvaltningar angående samtrafik, gemensamt begagnande af stationer, ömsesidigt begagnande af vagnar o. d., i den mån dessa ärenden tillhöra styrelsens handläggning;

viktigare öfverenskommelser med andra ämbetsverk;

revisionsanmärkningar samt

Digitized by Google

ärenden, som generaldirektören i öfrigt finner böra blifva föremål för sådan handläggning, hvarom nu är fråga.

Det kan tyckas blifva alltför betungande för fullmäktige att de skola deltaga i handläggningen af en sådan mångfald ärenden som nyss nämnts, men kommittén anser, att just därigenom beredes möjlighet för fullmäktige att i erforderlig grad sätta sig in i de olika järnvägsförvaltningen berörande frågor, i hvilkas lösning de skola deltaga. Äfven om det skulle låta sig göra att på rätt sätt dela upp de förvaltningsfrågor, som böra handläggas i plenum, i två slag, viktiga och mindre viktiga, skulle det dock lätt komma att inträffa, att de uteslutande viktiga frågorna skulle komma att för dem, som endast deltoge i dessa, förefalla alltför skematiska, så att intresset försvagades. Kommittén vill därjämte fästa uppmärksamheten därå, att, enligt hvad kommittén inhämtat, under nuvarande förhållanden och för såvidt icke särskildt omfattande frågor föreligga, plenum i järnvägsstyrelsen för behandling af ifrågavarande ärenden jämte en mängd personalärenden plägar hållas en gång i veckan, och att det då i allmänhet brukar kräfva en tid af fyra till fem timmar.

För afgörande af sådana ärenden, i hvilkas handläggning fullmäktige skola deltaga, skall styrelsen sammanträda till plenum, hvilket slag af plenisammanträden lämpligen torde böra — såsom motsats till de plenisammanträden för personalärenden, om hvilka framdeles kommer att vidare förmälas — benämnas plenum i förvaltningsärenden. I sådant plenum skola deltaga chefen, den befattningshafvare, souschefen, som kommittén ärnar föreslå såsom chefens närmaste man och ställföreträdare, eller den, som uppehåller hans tjänst, fullmäktige samt den afdelningschef, som i hvarje särskildt ärende är föredragande. Berör ett ärende jämväl annan afdelnings verksamhetsområde, skall föredraganden, innan ärendet handlägges i förvaltningsplenum, hafva enligt den af kommittén i sådant afseende här nedan framställda regeln samrådt med vederbörande afdelningschef. Skulle styrelsen anse lämpligt, att jämväl denne afdelningschef eller, om ärendet har afseende å flera afdelningar, cheferna för dessa afdelningar i plenum deltaga i ärendets handläggning, bör styrelsen äga rätt att därom besluta.

Sättet för ärendenas afgörande i förvaltningsplenum.

Beträffande sättet för ärendenas afgörande i förvaltningsplenum anser kommittén sig böra föreslå, att beslut skall fattas efter omröstning med utslagsröst för ordföranden vid lika röstetal. Detta förslag står i motsats mot den inom järnvägsstyrelsen i förevarande hänseende hittills gällande grundsatsen, att generaldirektören skall äga ensam beslutanderätt i alla de frågor, i hvilkas afgörande han deltager, vare sig beslut fattas i plenum

Digitized by Google

eller i närvaro endast af vederbörande föredragande, och att styrelsens ledamöter endast hafva rätt att låta till protokollet anteckna sin från chefens afvikande mening.

Kommitténs förslag att införa omröstning till beslut vid olika meningar i förvaltningsplenum har närmast sin grund i den stora vikt, kommittén fäster vid fullmäktigeinstitutionen och i kommitténs önskan att skaffa de bästa möjliga fullmäktige och åt dem bereda tillbörligt inflytande på järnvägarnas förvaltning. Det är nämligen sannolikt, att det skall gå lättare att få lämpliga personer till fullmäktige, om man kan erbjuda dem samma ställning, som intages af styrelseledamöter vid enskilda järnvägar och för öfrigt vid all enskild industri i landet, därutinnan att de blifva berättigade och pliktiga att med sin röst bidraga till styrelsens beslut. Och man torde kunna antaga, att denna ställning skall visa sig mera lockande för en kraftig och initiativrik man än den blott rådgifvande ställningen, låt vara att den åtföljes af rätten att få en skiljaktig mening antecknad i protokollet.

Ur affärsmässighetens synpunkt är det en fördel för rikets största affärsverk, att de personer, som bilda dess verkliga, kontinuerliga ledning — chefen, souschefen och fullmäktige — stå på likställd fot med hvarandra, så till vida att hvar och en må kunna göra sin röst gällande vid de gemensamma öfverläggningar, på hvilka verkets framgång i så hög grad beror. Man måste ock gå ut ifrån den förutsättningen, att blotta tillvaron af rätten att afgifva sin röst skall medföra en känsla af samhörighet och samförstånd, som gör att öfverläggningarna blifva mera ingående än eljest.

Införandet af det nya förfaringssättet är ett försök, men det innebär knappast någon fara för att misslyckas, eftersom det icke är sannolikt, att omröstning skall förekomma synnerligen mycket oftare än hvad reservationsrätten hittills begagnats, hvilket i järnvägsstyrelsen icke ens skett en gång hvarje år. Det bör ock betonas, att omröstningen icke föreslås för att minska chefens känsla af ansvar; han skall fortfarande vara Kungl. Maj:t i första rummet ansvarig för statens järnvägars förvaltning, såsom det stadgas i § 10 af nu gällande instruktion. Att en sådan särskild ansvarighet för chefen kan förenas med ledamöternas rätt till omröstning, lärer vara ådagalagdt genom de förhållanden, som råda i de enskilda bolagens styrelser; och hvad som undantagslöst tillämpas i all ekonomisk bolagsförvaltning och där befunnits fördelaktigt, torde kunna antagas blifva till nytta äfven för en statens affärsinstitution.

Tanken är för öfrigt icke ny ens på statsförvaltningens område. I nådiga instruktionen för Trollhätte kanal- och vattenverk den 16 juni 1905 finnes icke stadgad någon ensam beslutanderätt vare sig för ordföranden

Digitized by Google

eller för verkställande direktören. Det säges blott, att styrelsen är beslutmässig, då minst tre af dess ledamöter äro tillstädes.

Då fullmäktige i riksbanken sammanträda för behandling af allmänna ärenden, beräknas, enligt reglementet för riksbankens styrelse och förvaltning den 11 maj 1906, rösterna per capita med afgörande röst för ordföranden, då rösterna äro lika.

I de förvaltningsråd, som hafva högsta ledningen af statsjärnvägarna i Frankrike och i Schweiz, bestämmas alla beslut genom omröstning. Omröstning förekommer till och med i järnvägsdirektioner, som äro sammansatta uteslutande af fackmän, till exempel i Danmark.

Antalet järnvägsfullmäktige m. m.

Hvad angår antalet fullmäktige, har kommittén ansett detta lämpligast böra bestämmas till två. Ett större antal skulle medföra tyngd i förvaltningen, utan att man hade visshet om att kunna afsevärdt vidga måttet af den erfarenhet i praktiskt ekonomiska frågor, som man vill vinna. Genom att antalet bestämmes till två skulle i vanliga fall, då uti förvaltningsplenum äro närvarande chefen, souschefen, fullmäktige och föredraganden, de i beslutet deltagande personernas antal utgöra ett udda tal, och alltså, därest omröstning skulle förekomma, chefens utslagsröst icke behöfva användas. Därtill kommer, att det ganska ofta måste inträffa, att chefen eller souschefen icke kan deltaga i sammanträdena, nämligen då någon af dem befinner sig å tjänsteresa, åtnjuter semester eller tjänstledighet; och det synes kommittén böra så ordnas, att det fackmässiga elementet i styrelsen i allmänhet icke får färre representanter än det kommersiella. Faran att, då ett ärende berör flera afdelningar, de verkliga järnvägsmännens antal i förvaltningsplenum skall blifva större än hvad som kan anses vara lämpligt, synes kommittén vara undanröjd därigenom, att det tillkommer styrelsen, ej generaldirektören, att besluta om rätt för annan afdelningschef än föredraganden att deltaga i ett ärendes handläggning och afgörande. Ett sådant inkallande i förvaltningsplenum af annan afdelningschef än föredraganden torde med undantag för vissa gifna ärenden, såsom t. ex. förslagen till de årliga kostnads- och arfvodesstaterna, knappast behöfva förekomma, annat än då vederbörande afdelningschefer hafva olika meningar i den fråga, som skall afgöras.

Jämte de två fullmäktige bör utses en suppleant för dessa. Det torde nämligen lätt kunna inträffa, att en af fullmäktige är förhindrad att deltaga i sammanträdet; och bör då suppleanten inkallas. För att emellertid såvidt möjligt båda de ordinarie fullmäktige skola vara närvarande vid viktigare frågors afgörande, synes det lämpligen böra i arbetsordning eller annorledes föreskrifvas, att fullmäktige skola, för såvidt

Digitized by Google

sådant utan svårighet låter sig göra, i god tid före hvarje förvaltningsplenum på förhand erhålla kännedom om de ärenden, som då skola förekomma.

Beslut bör kunna fattas i förvaltningsplenum, därest, inberäknadt ordföranden, minst tre ledamöter, däraf en af de båda fullmäktige eller deras suppleant, äro närvarande. Då det någon gång kan förekomma, att ärende, som enligt instruktionen skall afgöras i förvaltningsplenum t. ex. besvarandet af en kunglig remiss, är af synnerligen brådskande natur, anser kommittén, att under sådana förhållanden plenum bör kunna hållas, för såvidt tre ledamöter äro närvarande, äfven om ingen af dem är järnvägsfullmäktig, men att i dylikt fall beslutet skall anmälas i nästa ordinarie plenum i förvaltningsärenden.

Ordförande i förvaltningsplenum är chefen och vid förhinder för honom souschefen eller den, som hans tjänst förrättar.

Järnvägsfullmäktiges förordnande och aflöning.

Fullmäktige och deras suppleant böra förordnas af Kungl. Maj:t för en tid af två år i sänder, därvid emellertid första gången, fullmäktige utses, förordnande för den ene lämpligen synes böra gifvas för tre år, genom hvilken anordning det skulle förhindras, att båda fullmäktige komma att samtidigt afgå. Några särskilda kvalifikationer för fullmäktige synas icke behöfva stadgas. Det torde ligga i sakens natur, att det skall vara i allmänna angelägenheter väl förfarne män och med hänsyn till den ekonomiska och industriella verksamhet, som utöfvas genom järnvägsstyrelsen, helst personer, som hafva eller hafva haft om hand ledningen af större enskilda merkantila eller industriella företag.

Fullmäktiges aflöning anser kommittén lämpligen böra bestämmas till 5,000 kronor för år. För suppleanten bör utgå, då denne tjänstgör, dagtraktamente med 15 kronor samt, därest han är bosatt utom Stockholm, dessutom resekostnads- och traktamentsersättning för resor till och från plenisammanträde och för vistelsen i Stockholm enligt tredje klassen i gällande resereglemente. Suppleanten bör, ehuru icke ständig ledamot af styrelsen, åtnjuta fribiljett å statens järnvägar.

Af hvad kommittén anfört rörande fullmäktiges göromål och aflöning framgår, att kommittén icke afser, att dessa skola på grund af uppdraget att vara fullmäktige lämna sina vanliga sysselsättningar.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får, på grund af hvad kommittén sålunda anfört, hemställa, *att* i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att då styrelsen sammanträder till plenum i förvaltningsärenden, såsom

Digitized by Google

ledamöter i styrelsen skola ingå två af Kungl. Maj:t utsedda järnvägsfullmäktige eller vid förfall för någon af dem deras suppleant;

att i instruktionen måtte intagas stadgande därom, att dessa järnvägsfullmäktige jämte suppleant för dem skola förordnas för en tid af två år, dock att första gången fullmäktige utses, förordnande för den ene bör meddelas för tre år;

att, med ändring af § 20 i nu gällande instruktion, måtte stadgas, att i plenum i förvaltningsärenden skola handläggas, jämte revisionsanmärkningar, de ärenden, som i förenämnda paragraf omförmälas, för såvidt dessa ärenden fortfarande tillhöra styrelsens handläggning, dock med undantag af personalfrågor;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, *dels* att i förvaltningsplenum skola deltaga chefen, souschefen eller den, som tjänstgör såsom souschef, fullmäktige eller, då någon af dem är förhindrad, suppleanten för dem äfvensom den afdelningschef, som i hvarje särskildt ärende är föredragande, *dels* att, då ett ärende berör flera afdelningars verksamhetsområde, styrelsen skall äga besluta, att förutom föredraganden vederbörande afdelningschef eller afdelningschefer skola deltaga i öfverläggning och beslut rörande detta ärende, *dels* att styrelsens chef och, vid förfall för honom, souschefen eller den, hans tjänst förrättar, skall i sådant plenum vara ordförande, *dels* att i plenum, hvarom nu är fråga, ärendena skola afgöras efter omröstning, därvid såsom styrelsens beslut skall gälla den mening, hvarom flertalet sig förenat, eller vid lika röstetal den mening, som af ordföranden biträdts, *dels ock* att i förvaltningsplenum beslut skall kunna fattas, därest, inberäknadt ordföranden, minst tre ledamöter äro närvarande och af dem en är fullmäktig eller fullmäktigsuppleant, dock att ärende af synnerligen brådskande natur må afgöras, då tre ledamöter äro närvarande, äfven om ingen af dem är järnvägsfullmäktig eller fullmäktigsuppleant, med skyldighet i sådant fall för ordföranden att anmäla beslutet i nästa plenum i förvaltningsärenden;

att i arbetsordning eller eljest skall föreskrifvas, att fullmäktige skola, för såvidt sådant utan svårighet låter sig göra, i god tid före hvarje förvaltningsplenum på förhand erhålla kännedom om de ärenden, som därvid skola förekomma; samt

att till järnvägsfullmäktig skall af trafikmedel utgå arfvode efter 5,000 kronor för år och till fullmäktigsuppleant, som äfven skall erhålla fribiljett å statens järnvägar, dagtraktamente, då han

Digitized by Google

tjänstgör, med 15 kronor samt, därest han är bosatt utom Stockholm, dessutom resekostnads- och traktamentsersättning för resor till och från plenisammanträde och för vistelsen i Stockholm enligt tredje klassen i gällande resereglemente.

Förändradt sätt för granskning af järnvägsförvaltningen.

I sammanhang med frågan om järnvägsfullmäktige torde böra till behandling upptagas frågan om införandet af ännu en för den nuvarande järnvägsorganisationen ny institution, som jämväl den är betingad af sträfvan att få till stånd en mera affärsmässig förvaltning af statens järnvägar.

Kommittén har här ofvan påvisat, att denna förvaltning skilde sig från ett enskildt industriellt eller merkantilt företag bland annat genom den inskränkning, som särskildt i vissa angifna afseenden ägde rum i styrelsens handlingsfrihet, samt att kommittén vid granskningen af järnvägsförvaltningen fäst sin uppmärksamhet därpå, att befattningshafvarne vid statens järnvägar vid vidtagande af förvaltningsåtgärder, understundom till verkets förfång, måste känna sig alltför bundna af formella hänsyn och låta leda sig af fruktan för ekonomisk efterräkning. Kommittén har därjämte framhållit, att detta sistnämnda förhållande liksom också den omständigheten, att alltför liten handlingsfrihet lämnats styrelsen, till stor del syntes föranledas af det sätt, hvarpå granskningen af statens järnvägars förvaltning för närvarande vore ordnad.

En väsentlig förändring i fråga om denna granskning verkställande har därför synts kommittén nödvändig.

Revisionen mera saklig och mindre formell.

Därvid bör å ena sidan revisionen så skärpas, att den, hvad styrelsen beträffar, kommer att afse jämväl de egentliga förvaltningsåtgärderna och det sätt, hvarpå statens järnvägar från ekonomisk och praktisk synpunkt skötas, samt att beträffande linjemyndigheterna en verkligt saklig granskning verkställes af dessa myndigheters handhafvande af statens järnvägars medel. Å andra sidan bör vid bedömandet af de anmärkningar, till hvilka granskningen af förvaltningen kunnat gifva anledning, och särskildt vid afgörandet af frågan, huruvida en tjänsteman skall göras ekonomiskt ansvarig för en för verkets räkning gjord utgift, i främsta rummet pröfvas, huruvida de i hvarje särskildt fall utgifna medlen blifvit på ett klokt sätt använda, och om utgiften verkligen varit afpassad efter förhållandena, samt en så vidsträckt befogenhet gifvas den pröfvande myndigheten, att utgifter, som haft fog för sig, icke föranleda ersättningsskyldighet endast på formella skäl.

Digitized by Google

För åstadkommande af en sådan granskning af järnvägsförvaltningen har kommittén, hvad angår styrelsens förvaltning, tänkt sig inrättandet af en ny, utom järnvägsförvaltningen och kammarrätten stående granskande myndighet.

Järnvägsförvaltningen förr granskad af särskilda revisorer.

Fråga om en dylik revision har beträffande såväl statens järnvägars förvaltning som andra statsinstitutioner med väsentligen ekonomiskt ändamål redan förut förekommit.

Ett förslag i sådan riktning väcktes i fråga om statens järnvägars förvaltning första gången af 1874 års Riksdag. I sin skrifvelse till Kungl. Maj:t angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel anförde nämligen Riksdagen, hurusom den stora tillväxten i trafikkostnaderna ledt uppmärksamheten på den kontroll öfver handhafvandet af nämnda förvaltning, som då utöfvades. Kammarrättens åtgörande inskränkte sig hufvudsakligen till siffergranskning, och den för statsrevisionen knappt afmätta tiden medgåfve icke att åt denna gren af förvaltningen ägna den uppmärksamhet, som erfordrades. Riksdagen ifrågasatte därför, att åt en ständig kommission af några utom statens järnvägstrafik stående sakkunniga personer borde meddelas uppdrag att »uteslutande följa och redogöra för järnvägstrafikens handhafvande samt att angående densamma till Kungl. Maj:t afgifva de förslag, som kunde vara af omständigheterna påkallade.»

Någon sådan kommission blef emellertid icke tillsatt.

1876 års Riksdags statsutskott upptog ånyo frågan om särskild revision af järnvägsförvaltningen, därvid utskottet sökte ställa denna revision mera i samband med statsrevisionen. Det syntes nämligen, yttrade utskottet, vara af största vikt, att en vida snabbare och mer i detalj gående kontroll öfver denna förvaltning åvägabragtes, och utskottet föreslog därför att hos Kungl. Maj:t skulle begäras tillsättande af särskilda, utom järnvägsförvaltningen stående män, hvilka någon tid, innan statsrevisionen sammanträdde, kunde ägna en förberedande granskning åt förvaltningen af statens järnvägstrafik. Sådan framställning blef också af Riksdagen gjord samt af Kungl. Maj:t bifallen; och verkställdes därefter en dylik granskning af en särskild, af Kungl. Maj:t utsedd kommitté, bestående af en ordförande och fem ledamöter.

I skrifvelsen angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel anförde 1877 års Riksdag, att de skäl, som föranledt anhållan om en förberedande granskning af trafikstyrelsens förvaltning, kvarstode oförändrade, samt att mycket gagn kunde förväntas af en förnyad sådan granskning, särdeles om densamma utsträcktes äfven till en undersökning af förhållandena å linjen. Riksdagen hemställde därför, att jämväl

Digitized by Google

år 1877 kommitterade måtte utses för granskning af ifrågavarande förvaltning, och Kungl. Maj:t förordnade i anledning af denna Riksdagens framställning för ändamålet en ny kommitté, bestående af en ordförande samt fyra ledamöter.

På framställning af 1878 års Riksdag utsåg Kungl. Maj:t jämväl det året fyra kommitterade att jämte en ordförande företaga en förberedande granskning af järnvägsförvaltningen; men har därefter från Riksdagens sida någon liknande anhållan i fråga om denna förvaltning icke förekommit.

Den särskilda granskning af statens järnvägars förvaltning, hvarom nu varit tal, var visserligen vida mera saklig än den, som under vanliga förhållanden förekommer, och verkställdes af för ändamålet särskildt utsedda personer, men får i öfrigt anses mera såsom en utveckling af den granskande myndighet, som utöfvas af statsrevisionen, än som en sådan revision, hvilken förekommer inom enskilda affärsföretag.

Särskild granskning i fråga om andra statsinstitutioners förvaltning.

En sådan granskning af en statsinstitutions räkenskaper, som sist nämnts, infördes däremot vid inrättandet af styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk. I den för detta verk gällande instruktionen af den 16 juni 1905 stadgas nämligen, att Kungl. Maj:t till granskning af Trollhätte kanal- och vattenverks räkenskaper och förvaltning årligen förordnar två revisorer, hvilka senast den 15 maj skola hafva till Kungl. Maj:t insändt berättelse öfver den af dem verkställda granskningen.

Förslag att på sätt, som i fråga om sist berörda verk skett, ordna granskningen af en ämbetsmyndighets förvaltning i större öfverensstämmelse med revisionen inom ett enskildt företag har sedermera framställts af de af statsrådet och chefen för civildepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts därom gifna bemyndigande tillkallade särskilda sakkunnige för afgifvande af yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Uti sitt den 30 mars 1906 afgifna yttrande föreslogo dessa sakkunnige inrättandet af en särskild styrelse för statens järnvägsbyggnader; och anföra de sakkunnige i fråga om revisionen af denna nya styrelses förvaltning, att, då styrelsen skulle erhålla en viss större frihet och självständighet i sina förvaltningsgöromål, det låge vikt uppå, att dess förvaltning blefve underkastad en noggrann kontroll. En särskild garanti för att icke styrelsen eller den af de sakkunige föreslagne chefingenjören skulle öfverskrida sin befogenhet kunde erhållas därigenom, att det uppdroges åt särskilda revisorer liksom i enskilda affärsföretag att granska styrelsens räkenskaper och verksamhet. Därvid borde kammarrättens revision inskränkas till ren siffergranskning, då inom detta verk icke förefunnes de tekniska insikter,

Digitized by Google

som ofta måste vara en förutsättning för ett riktigt bedömande af styrelsens förvaltningsåtgärder. De sakkunnige föreslogo därför, att i instruktionen för byggnadsstyrelsen skulle intagas bestämmelser därom, att Kungl. Maj:t skulle årligen förordna tre revisorer till granskning af byggnadsstyrelsens förvaltning och räkenskaper, hvilka revisorer skulle äga att för siffergranskningens verkställande i mån af behof anställa biträden, samt att inom kammarrätten, till hvilken myndighet styrelsen skulle insända hufvudböcker med tillhörande verifikationer samt afskrift af den berättelse, som till Kungl. Maj:t afgifvits af revisorerna, skulle i fråga om styrelsens förvaltning icke få framställas anmärkning rörande andra åtgärder än dem, som förut föranledt anmärkning från de särskildt utsedda revisorerna.

En särskild öfverrevision för järnvägsförvaltningen.

Kommittén har ifråga om granskningen af järnvägsstyrelsens räkenskaper och förvaltning velat upptaga den tanke, som legat till grund såväl för bestämmelserna rörande revisionen af Trollhätte kanal- och slussverks förvaltning som ock för nyss angifna, af förenämnda sakkunnige framställda förslag.

Sålunda har kommittén tänkt sig, att för granskningen af järnvägsstyrelsens räkenskaper och förvaltning bör anordnas en särskild öfverrevision af för ändamålet utsedda, utom järnvägsförvaltningen stående, erfarna och praktiska män. Kommittén, som kommer att föreslå, att ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande bibehålles hos järnvägsstyrelsen, har på grund häraf ansett öfverrevisorernas antal icke böra sättas till mindre än tre; och anser kommittén, att särskildt med hänsyn till granskningen af järnvägsbyggnadernas ledning och förvaltning åtminstone en af öfverrevisorerna bör vara tekniskt bildad. Öfverrevisorerna böra för hvarje år utses af Kungl. Maj:t.

Det bör åligga öfverrevisionen att verkställa en icke blott formell utan äfven verkligt saklig granskning af förvaltningen. Öfverrevisorerna skola således icke endast genomgå styrelsens räkenskaper utan också eljest göra sig underrättade om viktigare, af styrelsen under året vidtagna förvaltningsåtgärder. De skola pröfva, huru styrelsen utöfvat förvaltningens ledning, efterse, om järnvägarnas ekonomiska resultat blifvit, hvad det bort vara, kontrollera det sätt, på hvilket upphandlingarna verkställts, undersöka anledningen till att större anslag öfverskridits, pröfva, om organisationsformen i ett eller annat afseende fungerat mindre väl, taga kännedom om, huru ändrade tåganordningar och införandet af en eller annan ny typ i fråga om den rullande materielen verkat, granska styrelsens beslut i anledning af de anmärkningar, som framställts beträffande linjemyndigheternas förvaltning, m. m.

Digitized by Google

För verkställande af den mera formella granskningen skola öfverrevisorerna äga att utse särskilda biträden, siffergranskare, hvilka skola genomgå järnvägsstyrelsens räkenskaper för öfverrevisionens räkning och till öfverrevisionen framställa därvid föranledda anmärkningar. I fråga om linjemyndigheternas förvaltning torde öfverrevisionens åtgörande i hufvudsak böra inskränka sig till granskning, på sätt nyss nämnts, af styrelsens beslut i anmärkningsmål och att därvid särskildt pröfva det sätt, hvarpå styrelsen begagnat den ökade befogenhet i detta hänseende, som enligt kommitténs förslag skulle tillkomma styrelsen. Men det skall naturligtvis vara öfverrevisionen obetaget att granska äfven linjemyndigheternas räkenskaper, liksom öfverrevisorerna i allmänhet skola äga rätt att för granskning infordra protokoll, föredragningslistor, koncept till utgående expeditioner, inkomna skrifvelser och andra handlingar rörande styrelsens eller linjemyndigheternas beslut och förvaltningsåtgärder.

Behandlingen af öfverrevisorernas anmärkningar.

Genom den granskning af styrelsens förvaltning, som sålunda skulle verkställas af öfverrevisorerna, synes den revision, som hittills utförts af kammarrätten, blifva onödig. Däremot anser kommittén kammarrättens fortfarande böra fungera såsom dömande myndighet beträffande vissa af de af öfverrevisorerna framställda anmärkningarna.

Öfverrevisorerna skola nämligen söka bedöma icke endast, om de verkställda utgifterna och de vidtagna förvaltningsåtgärderna varit formellt riktiga, utan framför allt om de varit lämpliga och afpassade efter förhållandena, och på den pröfning, som i detta afseende äger rum, skall bero den åtgärd, som från öfverrevisorernas sida kan komma att vidtagas med anledning af de framställda anmärkningarna.

I dylikt hänseende har kommittén tänkt sig, att öfverrevisorerna böra äga att efter verkställd utredning till kammarrätten för afgörande öfverlämna alla vid revisionen gjorda anmärkningar, som afse de utbetalningar eller åtgärder, hvilka öfverrevisorerna anse icke endast hafva varit formellt oriktiga utan därjämte ådagalägga sådant oförstånd eller sådan försumlighet från vederbörande befattningshafvares sida, att öfverrevisorerna finna denne böra ersätta det utgifna beloppet. Kammarrätten skulle det därefter åligga att i anledning af öfverrevisionens anmärkning meddela utslag.

Skulle öfverrevisorerna hafva funnit styrelsen eller någon enskild befattningshafvare genom vidtagandet af en förvaltningsåtgärd eller underlåtenheten att vidtaga en sådan åtgärd hafva handlat om också formellt riktigt dock oklokt eller opraktiskt, skola öfverrevisorerna äga att till Kungl. Maj:ts pröfning anmäla förhållandet, för så vidt icke frågan är af

Digitized by Google

mera underordnad betydelse, så att revisorerna anse det vara tillfyllest att därpå endast fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet.

Tiden för granskningens verkställande.

Öfverrevisorernas slutliga granskning af järnvägsförvaltningen tager sin början, sedan bokslutet för det år, granskningen afser, blifvit afslutadt. Som emellertid inom järnvägsförvaltningen månadsbokslut verkställas, böra öfverrevisorerna redan under nyss angifna år taga del af månadsboksluten samt äfven i öfrigt söka i viss mån under året följa förvaltningens gång.

Granskningen bör vara afslutad så tidigt, att statsrevisorerna kunna erhålla del af de anmärkningar, hvilka öfverrevisorerna funnit skäl att framställa. Det synes kommittén därför böra föreskrifvas, att öfverrevisorerna skola före september månads utgång hafva afslutat revisionen och till Kungl. Maj:t afgifvit sin revisionsberättelse, hvilken senare bör innehålla förutom ett allmänt omdöme rörande styrelsens förvaltning i dess helhet jämväl meddelande om de olika åtgärder från öfverrevisorernas sida, till hvilka granskningen af järnvägsförvaltningen gifvit anledning.

Till öfverrevisor bör af trafikmedel utgå ett arfvode, som lämpligen synes böra bestämmas till 2,500 kronor. Därjämte bör öfverrevisor erhålla fribiljett å statens järnvägar.

Granskningen af linjemyndigheternas förvaltning.

Hvad angår linjemyndigheterna, är det klart, att ju större befogenhet distriktsförvaltningarna erhålla, desto mer måste revision och kontroll skärpas. Linjemyndigheternas räkenskaper och förvaltning böra därför icke endast fortfarande såsom hittills granskas af järnvägsstyrelsens revisionskontor, utan vid sidan af denna rent formella granskning bör förekomma jämväl en saklig revision. För sådant ändamål böra samtliga räkenskapshandlingar omedelbart efter granskningen å revisionskontoret fördelas mellan de olika afdelningarna inom styrelsen för att å vederbörande byråer genomgås och granskas från fackmässig synpunkt af därtill fullt kompetenta befattningshafvare. Vid denna granskning skall det å ligga vederbörande granskare bland annat att beträffande underhålls- och nybyggnadsarbeten jämföra de verkliga kostnaderna med de uppgjorda kostnadsförslagen och tillse, huruvida arbetena föranledt större utgifter än som vederbort, att efterse, om likformighet mellan de olika distrikten äger rum, för så vidt detta kan framgå af nu ifrågavarande handlingar, att granska distriktens upphandlingsböcker och pröfva, om inköpen verkställts ekonomiskt väl, att undersöka, om utförda arbeten verkställts af järnvägens eget folk, då sådant varit möjligt, samt att granska det sätt, hvarpå vederbörande ordnat sina inspektionsresor.

Digitized by Google

Sedan granskningen verkställts, skall i styrelsen af vederbörande afdelningschef anmälas, hvad som därvid blifvit anmärkt af den beskaffenhet, att det synes böra föranleda åtgärd eller beslut.

Då linjemyndigheternas räkenskap och förvaltning i järnvägsstyrelsens revisionskontor erhålla fullt tillfredsställande granskning från hufvudsakligen formell synpunkt, synes jämväl i fråga om dem kammarrättens granskningsskyldighet kunna upphöra. Besvär emot styrelsens beslut vid pröfning af revisionskontorets anmärkningar böra fortfarande såsom hittills anföras hos kammarrätten.

Utvidgad befogenhet för styrelsen vid pröfning af anmärkningsmål.

Jämte det att granskningen af linjemyndigheternas förvaltning sålunda skärpes, bör åt järnvägsstyrelsen, såsom förut i fråga om öfverrevisionen föreslagits, inrymmas befogenhet att vid bedömandet af de anmärkningar, som framställts, pröfva, huruvida den anmärkta utgiften eller åtgärden varit nyttig och klok, med rätt för styrelsen att i sådant fall ogilla anmärkningen, äfven om den måste från rent formell synpunkt anses vara befogad. Därjämte synes styrelsen böra erhålla bemyndigande att, vid meddelande af beslut beträffande sådan anmärkning, som af styrelsen godkänts, tillika afgöra, huruvida vederbörande redogörare lämpligen bör åläggas att återbetala anmärkta beloppet eller att endast utgifva anmärkningsprovision till anmärkningsförrättaren.

Kommitténs hemställan.

På grund af hvad kommittén sålunda anfört, får kommittén hemställa,

att — med upphäfvande af bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 22 januari 1897 angående tiden för aflämnande till kammarrätten af de räkenskaper, hvilka hos kammarrätten böra undergå granskning, i hvad dessa bestämmelser afse, att statens järnvägsförvaltnings räkenskapshandlingar skola för nyssnämnda ändamål ingifvas till kammarrätten — i järnvägsstyrelsens instruktion måtte intagas stadgande därom, att Kungl. Maj:t för granskningen af statens järnvägars räkenskaper och förvaltning årligen förordnar tre öfverrevisorer, af hvilka åtminstone en skall vara tekniskt bildad;

att i instruktionen måtte stadgas, att öfverrevisorerna, hvilka jämväl under det år, granskningen afser, skola söka att i viss mån följa förvaltningens gång, skola efter årsbokslutets verkställande företaga den slutliga revisionen, hvilken därefter skall vara afslutad så tidigt, att öfverrevisorerna före utgången af september månad året näst efter det år, granskningen afser, kunna

Digitized by Google

hafva till Kungl. Maj:t afgifvit berättelse öfver den af dem verkställda granskningen;

att i instruktionen måtte stadgas, att öfverrevisorerna skola äga att, i den mån de anse sådant lämpligt, granska jämväl linjemyndigheternas räkenskaper och förvaltning;

att i instruktionen likaledes måtte intagas bestämmelse därom, att öfverrevisorerna med anledning af den af dem verkställda granskningen skola äga dels att till kammarrättens bedömande öfverlämna af öfverrevisorerna framställd anmärkning rörande utbetalning eller annan åtgärd, som öfverrevisorerna anse icke endast vara formellt oriktig utan jämväl ådagalägga sådant oförstånd eller sådan försummelse hos den myndighet eller befattningshafvare, mot hvilken anmärkningen är riktad, att öfverrevisorerna finna samma myndighet eller befattningshafvare böra ersätta det anmärkta beloppet, dels ock att beträffande öfriga anmärkningar hos Kungl. Maj:t anmäla sådan utbetalning eller annan åtgärd, som, äfven om den varit formellt riktig, af öfverrevisorerna dock anses icke hafva varit lämplig eller afpassad efter förhållandena, och som tillika är af den betydelse, att frågan synes böra underställas Kungl. Maj:ts pröfning, eller också, därest utbetalningen eller åtgärden är af mer underordnad vikt, däråt fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet;

att i den för kammarrätten gällande instruktion måtte vidtagas den ändring, som af stadgandena i närmast förestående punkt föranledes;

att i järnvägsstyrelsens instruktion måtte intagas bestämmelse därom, att styrelsen vid pröfning af revisionsanmärkning dels skall bedöma anmärkt utbetalning eller åtgärd med hänsyn i främsta rummet till dess lämplighet dels ock äga att, då anmärkning godkännes, afgöra, om vederbörande distriktsförvaltning eller befattningshafvare skall förpliktas att ersätta anmärkta beloppet eller endast utgifva anmärkningsprovision till anmärkningsförrättaren;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att sedan linjemyndigheternas räkenskapshandlingar granskats å revisionskontoret, de skola omedelbart därefter å vederbörande byråer inom styrelsen från fackmässig synpunkt undergå saklig granskning, och att sedermera af vederbörande afdelningschef skall i styrelsen anmälas, hvad som vid granskningen blifvit anmärkt af den beskaffenhet, att det synes böra föranleda åtgärd eller beslut; samt

Digitized by Google

att Kungl. Maj:t måtte förordna, att af trafikmedel skola utgå dels till öfverrevisor, som skall erhålla fribiljett gällande å statens järnvägar, ett arfvode af 2,500 kronor, dels ock till de biträden, som öfverrevisorerna kunna anse erforderliga för siffergransknings verkställande, den ersättning, som af öfverrevisorerna i sådant afseende bestämmes.

Utvidgning af styrelsens handlingsfrihet.

Kommittén har framhållit, hurusom järnvägsstyrelsens handlingsfrihet särskildt i fråga om nya byggnader och anläggningar, upphandlingsväsendet samt afgörandet af en del lokala eller eljest mindre betydelsefulla frågor vore inskränkt på ett sätt, som måste anses stå i strid med den uppställda fordran på affärsmässighet i ledningen af järnvägsförvaltningen. Genom den skärpning i kontrollen af denna ledning, som skulle åstadkommas genom införandet af en sådan verkligt saklig revision, som kommittén föreslagit, bör hinder icke vidare förefinnas att i nu angifna afseende lämna styrelsen friare händer.

Frågor om nya byggnader och anläggningar.

Beträffande därvid först frågor om nya byggnader och anläggningar har kommittén i det föregående (sid. 45 o. ff.) påvisat, att järnvägsstyrelsen nu måste anse sig förpliktad att i de framställningar, som årligen afgifvas från styrelsens sida angående anslag till nya byggnader och anläggningar, noggrannt angifva, huru äfven jämförelsevis obetydliga belopp äro afsedda att användas, samt att den summa, som anvisas för oförutsedda utgifter, måste betraktas såsom alltför ringa med hänsyn till den tid af omkring 2 år, som åtgår innan ett konstateradt behof af en ny anläggning eller en ny byggnad vid statens järnvägar i allmänhet kan blifva tillfredsställdt.

För att undanröja eller minska den bundenhet för styrelsen, som sålunda äger rum beträffande användandet af nu ifrågavarande anslag, samt den svårighet, som förefinnes för järnvägsförvaltningen — icke endast för den myndighet, som har förvaltningens ledning om hand, utan också för den, som ombesörjer dess skötsel — att tillgodose jämförelsvis oförutsedda trafikbehof, anser kommittén att i framställningarna om anslag till nya byggnader och anläggningar böra närmare angifvas endast sådana behöfliga byggnader eller anläggningar, för hvilka kostnaden beräknas utgöra 10,000 kronor eller därutöfver. För mindre byggnader och anläggningar äfvensom för oförutsedda sådana bör däremot endast upptagas en större gemensam summa, hvilken efter nuvarande förhållanden torde kunna begränsas till 500,000 kronor.

Att kontrollera, att den större frihet, som i detta afseende skulle

Digitized by Google

lämnas styrelsen, icke kommer att missbrukas, blir gifvetvis en af den nya öfverrevisionens förnämsta uppgifter.

Hvad linjemyndigheterna beträffar har kommittén redan föreslagit en utvidgning i fråga om distriktsförvaltningarnas befogenhet att självständigt verkställa vissa byggnader och anläggningar, sedan anslag för deras utförande utverkats. Därutöfver är det emellertid nödvändigt, att jämväl hvarje distriktsförvaltning till sitt förfogande erhåller ett visst belopp för byggnader och anläggningar, som erfordras för sådana trafikbehof, som icke kunnat förutses, då distriktsförvaltningen upprättade sitt förslag uti ifrågavarande afseende, och hvilkas tillgodoseende därjämte kräfver den skyndsamhet, att järnvägsstyrelsens medgifvande icke lämpligen kan afvaktas. Detta belopp anser kommittén böra sättas för hvarje distriktsförvaltning till 10,000 kronor att användas i poster om högst 2,000 kronor.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså uttala önskvärdheten däraf,

att i de årliga framställningarna om nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar endast sådana behöfliga byggnader och anläggningar särskildt angifvas, för hvilka kostnaden beräknas utgöra 10,000 kronor eller därutöfver, äfvensom att för mindre byggnader och anläggningar samt för oförutsedda sådana upptages en större gemensam summa af 500,000 kronor, samt

att, därest en större summa, på sätt senast nämnts, anvisas för angifna ändamål, hvarje distriktsförvaltning må däraf till sitt förfogande erhålla ett belopp af 10,000 kronor att i poster om högst 2,000 kronor användas till sådana byggnader och anläggningar, som kunna erfordras för att tillfredsställa ett oförutsedt trafikbehof, och hvilkas utförande därjämte kräfver den skyndsamhet, att järnvägsstyrelsens medgifvande icke hinner afvaktas.

Sättet för upphandlingars verkställande.

I fråga om upphandlingsväsendet synes det, med hänsyn till hvad kommittén i sådant afseende här ofvan (sid. 47 o. ff.) anfört, vara uppenbart, att en affärsmässig förvaltning af statens järnvägar kräfver, att såväl styrelsen som distriktsförvaltningarna äga befogenhet att verkställa de upphandlingar, som af de olika myndigheterna för förvaltningens räkning skola äga rum, på det sätt, som vid hvarje särskild tidpunkt kan antagas vara för verket fördelaktigast. För rätt att företaga inköp under hand böra därför icke finnas några inskränkande bestämmelser, utan bör vederbörande myndighet äga att i detta afseende pröfva, hvad som under för handen varande förhållanden kan anses lämpligast. Kommittén utgår där-

Digitized by Google

vid från den bestämda förutsättningen, att svenska varor komma till sin fulla rätt, samt att svensk industri i tillbörlig grad främjas; och blir det öfverrevisionens sak att tillse, att den ökning i handlingsfriheten, som sålunda skulle tillerkännas järnvägsmyndigheterna, användes på det för staten mest gagnande sätt.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får därför hemställa,

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att vederbörande järnvägsmyndigheter vid verkställande af upphandling för järnvägsförvaltningens räkning skola äga att, utan hinder af bestämmelsen i nådiga förordningen angående statens upphandlings- och entreprenadväsende m. m. den 17 november 1893, träffa uppgörelse under hand, så ofta sådant finnes vara för statens järnvägar fördelaktigast.

Skyldigheten att underställa Kungl. Maj:ts pröfning vissa frågor.

Hvad slutligen angår det förhållandet, att åtskilliga ärenden nu måste underställas Kungl. Maj:ts pröfning, ehuru de äro af rent lokal eller ringa betydelse, har kommittén med tillämpning af den af kommittén antagna grundsatsen, att intet ärende bör afgöras af högre myndighet än som därför erfordras, redan (sid. 75 o. ff.) föreslagit, att en del sådana ärenden skulle öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande.

Sålunda har kommittén föreslagit, att detta måtte ske med frågor om förhyrande af bostäder till sådan personal, som åtnjuter förmånen af fri bostad, därvid förutsättes, att den i gällande aflöningsreglemente intagna bestämmelsen, att sådan förhyrning icke får äga rum utan Kungl. Maj:ts särskilda medgifvande, skulle upphäfvas. Likaledes har kommittén föreslagit att, med ändring af Kungl. Maj:ts beslut angående uppsättande af telefon i ämbetslokal m. m. den 3 oktober 1903, distriktsförvaltningarna måtte tillerkännas befogenhet att besluta i distriktet rörande frågor angående uppsättande för statens järnvägars räkning af rikstelefonapparater äfvensom af telefoner i förbindelse med statens järnvägars eget telefonnät. Slutligen har kommittén också föreslagit, att det skulle lämnas till distriktsförvaltningarna att afgöra frågor om ersättning för skada å egendom enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886 i de fall, i hvilka fråga är om ett ersättningsbelopp, ej öfverstigande 500 kronor.

Hvad angår frågorna om förhyrande af bostäder åt personal, torde sådana frågor icke behöfva i första hand upptagas i styrelsen i andra fall, än då det gäller anskaffande af bostäder åt styrelsens vaktmästare, men torde förhyrning då få äga rum, utan att frågan underställes Kungl. Maj:ts

Digitized by Google

pröfning. I likhet med hvad som föreslagits beträffande distriktsförvaltningarna, bör styrelsen äga att besluta om uppsättande i de tjänstelokaler, som stå till styrelsens disposition, af rikstelefonapparater äfvensom telefoner i förbindelse med statens järnvägars eget telefonnät. Beträffande frågorna om ersättning enligt lagen den 12 mars 1886 har kommittén redan (sid. 82) framhållit, att det bör tillkomma styrelsen att besluta beträffande ersättning för skada å egendom, då ersättningen afser ett belopp, öfverstigande 500 kronor, samt för skada å person.

Jämväl vissa andra frågor, i hvilka Kungl. Maj:t hittills meddelat beslut, synas lämpligen böra öfverlämnas till styrelsens afgörande. Genom nådigt bref den 15 oktober 1897 har nämligen Kungl. Maj:t anbefallt styrelsen tillse bland annat, att ingen tjänsteman inom styrelsen, hvilkens minimiaflöning är 3,000 kronor eller därutöfver, får af järnvägsmedlen åtnjuta något annat arfvode än det, som finnes för hans ordinarie tjänst fastställdt eller han i egenskap af vikarie är berättigad att uppbära. Kommittén kan för sin del ej finna annat, än att det bör kunna anförtros åt järnvägsmyndigheterna att utan att hindras af sådan inskränkning, som nyssberörda stadgande innehåller, kunna för utförande af ett särskildt uppdrag tilldela en befattningshafvare den ersättning, af hvilken han kan vara förtjänt; och kommittén har därför ansett ifrågavarande bestämmelse böra upphäfvas.

Kungl. Maj:t har i åtskilliga fall på därom gjorda framställningar tilldelat understöd för en gång eller gratifikation till extra arbetare särskildt vid ban- och trafikafdelningarna, då dylik arbetare på grund af ålder och under arbete i tjänsten erhållna mindre skador blifvit urståndsatt att vidare förrätta sin tjänst. Sådana understöd kunna naturligtvis icke jämställas med de förut omförmälda ersättningarna för särskilda uppdrag eller sådana ersättningar för skada, som enligt gifna bestämmelser skola utbetalas, utan synes det kommittén lämpligt, att dessa understödsfrågor fortfarande afgöras af Kungl. Maj:t.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får, i anledning af hvad kommittén sålunda anfört, hemställa,

att den i § 9 af Kungl. Maj:ts förnyade nådiga aflöningsreglemente för tjänstemän och betjänte vid statens järnvägar den 3 maj 1901 intagna bestämmelsen, att utan Kungl. Maj:ts särskilda medgifvande förhyrning icke får äga rum af bostäder till sådan personal, som åtnjuter förmånen af fri bostad, måtte ur aflöningsreglementet borttagas;

att sådan ändring måtte vidtagas i Kungl. Maj:ts beslut angående uppsättande af telefon i ämbetslokal m. m. den 3 oktober

Digitized by Google

1903, att det må på sätt af kommittén angifvits tillkomma antingen styrelsen eller distriktsförvaltning att besluta angående uppsättande för statens järnvägars räkning af rikstelefonapparater äfvensom telefoner i förbindelse med statens järnvägars eget telefonnät;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att det enligt den af kommittén angifna regeln skall tillkomma antingen styrelsen eller distriktsförvaltning att afgöra frågor om ersättning enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägsdrift den 12 mars 1886; samt

att bestämmelsen i nådiga brefvet angående ny instruktion för järnvägsstyrelsen m. m. och nytt aflöningsreglemente för tjänstemän och betjänte vid statens järnvägar den 15 oktober 1897, i hvad denna bestämmelse afser inskränkning i styrelsens befogenhet att tilldela befattningshafvare vid styrelsen med viss minimiaflöning ersättning för utförande af särskildt uppdrag, måtte upphäfvas.

Arten af personalens anställning.

Ett hinder för en verkligt affärsmässig förvaltning af statens järnvägar skulle kunna förmodas ligga i den fasta ställning, som personalen inom järnvägsförvaltningen äger i jämförelse med den, som tillkommer personalen vid ett enskildt affärsföretag. Före år 1898 innehade personalen vid statens järnvägar sina befattningar endast på förordnande med viss uppsägningstid, men enligt nu gällande bestämmelser tillsättes personalen visserligen icke medels fullmakt men dock genom konstitutorial. I begreppet konstitutorial ligger emellertid, att vederbörande befattningshafvare för tjänstefel kan utan anlitande af domstol i administrativ väg skiljas från sin befattning. Därjämte förekommer i § 48 af nu gällande instruktion bestämmelse därom, att tjänsteman eller betjänt inom styrelsen utan ansökning kan förflyttas till annan befattning vid statens järnvägar, dock utan minskning i det honom enligt stat tillkommande arfvode. I § 54 finnes dessutom stadgadt, att en hvar, som blifvit till ordinarie befattning antagen, skall tjänstgöra, när och hvarhelst han därtill beordras; och skall hvad sålunda har stadgats i §§ 48 och 54 enligt §§ 84 och 89 gälla äfven befattningshafvare vid distrikten.

Styrelsen äger alltså enligt instruktionens bestämmelser befogenhet icke endast att tillfälligtvis förordna en befattningshafvare att uppehålla den tjänst, för hvilken han kan anses mest lämplig, utan också att, därest en befattningshafvare skulle befinnas mindre lämplig för den tjänst, han erhållit, utan ansökning förflytta honom till annan befattning, som han

Digitized by Google

kan antagas bättre förmå sköta, allt under förutsättning att vederbörande därigenom icke lider någon minskning i arfvode. Det för en befattningshafvare utfärdade konstitutorialet skulle således kunna anses gälla snarare rätt till vissa löneförmåner än till viss bestämd tjänst.

Ehuru det är gifvet, att rätten till viss tids uppsägning gent emot personalen ur rent affärsmässig synpunkt skulle i vissa fall vara en fördel för järnvägsförvaltningen, anser kommittén det likväl icke vara lämpligt att nu ifrågasätta någon ändring i den ställning, som från och med år 1898 tillkommer personalen vid statens järnvägar. För vissa undantag i detta hänseende skall kommittén i det följande lämna redogörelse.

Chefen. Sättet för chefens anställande.

För att härefter öfvergå till behandlingen af frågan om de särskilda befattningshafvarne inom styrelsen anser kommittén, hvad först angår generaldirektören och chefen för ämbetsverket, att denne bör tillsättas allenast på förordnande. Generaldirektören, på hvilkens arbetskraft, initiativ och omdömesförmåga resultatet af statsbaneförvaltningen i hög grad är beroende, bör icke innehafva sin befattning på ordinarie stat, utan bör det vara för Kungl. Maj:t möjligt att, då sådant kan befinnas lämpligt eller nödigt, äfven utan anlitande af den i 35 § i regeringsformen anvisade utväg ersätta den förutvarande chefen med annan person, som anses bättre kunna motsvara de förväntningar, som ställas på innehafvaren af denna befattning.

Med hänsyn hufvudsakligen till kontinuiteten inom förvaltningen bör dock den tid, för hvilken förordnande för chefen meddelas, icke vara alltför kort. Kommittén har därför tänkt sig, att chefen skulle förordnas för en tid af sex år i sänder.

Chefens aflöning.

Hvad chefens aflöning angår, är enligt gällande aflöningsreglemente generaldirektörens arfvode bestämdt till 12,000 kronor för år. Det synes kommittén vara klart, att detta arfvode icke motsvarar nutida fordringar i sådant afseende, framför allt icke, om den förändring i chefens ställning genomföres, som kommittén föreslagit. Beträffande statens rent industriella och ekonomiska förvaltningar måste nämligen, framför allt vid bestämmandet af vederbörande chefs aflöning, göras i icke ringa mån gällande samma synpunkter, som i sådant hänseende äro bestämmande inom den enskilda affärsverksamheten, äfven om därigenom de principer, som tillämpas beträffande statens öfriga ämbetsverk, till väsentlig grad måste frångås.

Den förvaltning, om hvilken här är fråga, är af den omfattning, att det torde finnas få — kanske knappast något — svenskt enskildt affärs-

Digitized by Google

företag, i hvilket nedlagts ett kapital så stort som det belopp, hvilket utgör järnvägsförvaltningens årliga bruttoinkomst. Och statens intresse att för detta sitt största produktiva verk få den bästa möjliga chef utan att behöfva binda honom vid sig för längre tid, än som är för staten fördelaktigt, är så stort, att i jämförelse därmed den utgift, som för ändamålet kan kräfvas, endast äger ringa betydelse. Därför skulle också, om ofvanberörda synpunkter skulle göras fullt gällande, chefens aflöning sättas till ett synnerligen afsevärdt belopp. Då emellertid dessa synpunkter hittills endast i ringa grad kunnat göra sig gällande inom statsförvaltningen, har kommittén ansett sig icke böra föreslå chefens arfvode till högre belopp än 25,000 kronor. Till detta belopp anser nämligen kommittén arfvodet böra uppgå för att chefen skall kunna, så vidt sig göra låter, frigöra sig från enskilda ekonomiska intressen samt beredas en ställning, som gör det möjligt för honom att utan risk för sin privata ekonomi motsvara de kraf, som posten i spetsen för ett så stort verk ställer på honom. Kommittén vill därjämte framhålla, att de för chefen föreslagna löneförmånerna måste anses ringa i jämförelse med de aflöningar, som tillkomma cheferna för de enskilda järnvägsföretagen i landet, om man besinnar, att den största af de enskilda järnvägarna har ett bannät, som uppgår till endast något mer än $^1/_9$ af statsbanenätet. Vid framställandet af sitt förslag i nu förevarande hänseende förutsätter emellertid kommittén, att medgifvande icke lämnas chefen att med sin tjänst förena någon som helst annan aflönad befattning eller annat aflönadt uppdrag.

Chefens aflöning tänker kommittén sig icke fördelad i lön och tjänstgöringspenningar, utan synes det vara lämpligast, att Kungl. Maj:t för hvarje särskild gång, då generaldirektör beviljas tjänstledighet och vikarie förordnas, tillika bestämmer, huru stor del af arfvodet, som skall afstås till vikarien.

Chefens pensionsrätt.

Angående generaldirektörens pensionsrätt stadgas i nu gällande reglemente för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning af den 3 november 1882, att delägare, som utnämnes till generaldirektör, icke skall erlägga afgifter på aflöningen såsom generaldirektör utan på den aflöning, han uppbar vid befordringstillfället; och pensionsbeloppet bestämmes enligt reglementet till vissa procent af den medelaflöning, som uppkommer, då medeltalet tages af de fem sista årsaflöningar, i förhållande till hvilka den pensionsberättigade näst före erhållet afsked erlagt årsafgifter till pensionsinrättningen.

Digitized by Google

Sedermera har Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 15 oktober 1897 i öfverensstämmelse med Riksdagens beslut i ämnet föreskrifvit, att generaldirektören skall vara berättigad att från och med månaden näst efter den, då han efter 65 lefnadsår och minst 10 tjänsteår såsom chef för järnvägsstyrelsen från ämbetet afgår, under sin återstående lifstid å allmänna indragningsstaten uppbära en årlig pension af 6,000 kronor, dock att, äfven om han är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, hans pension icke må sammanlagdt öfverstiga nämnda summa, samt under villkor, att det från allmänna indragningsstaten utgående beloppet skall minskas, med hvad han kan vara berättigad att i pension från pensionsinrättningen uppbära.

I samma nådiga bref stadgas tillika, dels att, för den händelse till generaldirektör utnämnes en person, som förut ej tillhört järnvägsstaten, och som följaktligen ej är delägare i pensionsinrättningen, delägarskap ej bör för honom ifrågakomma, dels ock att, om till generaldirektör utnämnes delägare i pensionsinrättningen, denne, såsom i reglementet för pensionsinrättningen stadgas, skall erlägga pensionsafgifter på den aflöning, han uppbar vid befordringstillfället. Genom nådig kungörelse den 25 november 1898 har därefter tillägg till bestämmelserna i pensionsreglementet blifvit gjordt därom, att generaldirektör, som ej är delägare i pensionsinrättningen, icke heller skall däri ingå såsom sådan.

I dessa nu gällande bestämmelser anser kommittén sig böra föreslå vissa ändringar. Sålunda synes det kommittén lämpligare, att pensionen till generaldirektören utgår af trafikmedlen än från allmänna indragningsstaten. Därjämte synes det kommittén vara rättvist, att generaldirektören likaväl som andra vid statens järnvägar anställda befattningshafvare bidrager till sin pensionering; och vill kommittén i sådant afseende föreslå, att generaldirektören, på sätt om verkställande direktören för Trollhätte kanal- och vattenverk är stadgadt, skall såsom pensionsafgift vidkännas ett afdrag å det honom tillkommande arfvode, hvilket afdrag lämpligen torde böra bestämmas till 360 kronor för år eller den del af detta belopp, som motsvarar det tillskott i pension, som han kan beräknas komma att uppbära af trafikmedlen. Med förslaget att generaldirektören skall anställas allenast på förordnande, torde slutligen böra följa, att för pensions erhållande skall fordras endast, att generaldirektören uppnått 65 lefnadsår, men däremot ej att han under någon viss tid innehaft sin befattning.

För att till generaldirektör skall kunna så vidt möjligt erhållas den därtill mest lämplige, och på det att stadgandet om generaldirektörens anställande på förordnande på viss tid må blifva under alla förhållanden fullt effektivt, anser kommittén det vara nödvändigt, att generaldirek-

Digitized by Google

tören berättigas till pension äfven för de fall, att han, innan han fyllt 65 år, på grund af sjukdom skulle blifva oförmögen till nöjaktig vidare tjänstgöring, eller att han efter utgången af den tid, för hvilken han förordnats, icke erhåller förnyadt förordnande, eller ock att han eljest utan därom framställd begäran nödgas afgå från befattningen, utan att på grund af tjänstefel hafva förverkat densamma. Denna sist omförmälda pension bör icke sättas till ett alltför lågt belopp. Kommittén har tänkt sig, att den bör bestämmas till 8,000 kronor för år att utgå för tiden, till dess vederbörande fyllt 65 år och således på den grund erhåller ålderspension, med skyldighet för honom att under tiden vidkännas det förut för ålderspensions utgående angifna afdraget. Berättigas generaldirektören till pension, innan han uppnått 65 år, synes å andra sidan böra åläggas honom skyldighet att, om han före utgången af den tid, erhållet förordnande afser, skulle befinnas af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, afgå från befattningen mot åtnjutande af det pensionsbelopp, som enligt hvad nyss nämnts skulle tillkomma honom. Stadgandena rörande generaldirektörens rättigheter och skyldigheter med afseende å honom tillkommande pension torde böra intagas i aflöningsreglementet.

Frågan om öfvergångsbestämmelser m. m.

Beträffande frågorna om sättet för generaldirektörens anställande samt om de löneförmåner och den pensionsrätt, som skulle tillkomma denne befattningshafvare, torde böra anmärkas, att då nuvarande generaldirektören har sin anställning på fast stat, det tilläfventyrs skulle tillkomma kommittén att afgifva förslag till bestämmelser rörande öfvergången till de i nämnda afseenden ifrågasatta nya förhållandena. Då emellertid kommitténs förslag till förändrad organisation för järnvägsstyrelsen med därunder lydande förvaltningar icke kräfver öfvergångsstadganden rörande någon annan tjänst än den nu ifrågavarande, har kommittén ansett sig böra inskränka sig till att för Kungl. Maj:t anmäla det eventuella behofvet af öfvergångsbestämmelser i fråga om chefsbefattningen.

Slutligen vill kommittén i fråga om generaldirektören icke lämna oanmärkt, att — liksom kommittén beträffande distriktschefen har funnit sig böra föreslå, att det i instruktionen om denne befattningshafvare förekommande uttrycket »distriktsförvaltningens chef» skulle utbytas mot »distriktets chef» — det syntes kommittén vara lämpligt, att i instruktionen om generaldirektören angifves, att han är icke endast, såsom det för närvarande heter, »styrelsens chef» utan »chef för statens järnvägar».

Digitized by Google

Kommitténs hemställan.

Kommittén får, på grund af hvad kommittén sålunda anfört, hemställa,

att § 9 i instruktionen måtte så förändras, att generaldirektören angifves såsom generaldirektör och chef för statens järnvägar;

att, med ändring af § 48 i gällande instruktion, måtte stadgas, att generaldirektör af Kungl. Maj:t förordnas för en tid af sex år i sänder;

att i aflöningsreglementet måtte intagas bestämmelse därom, *dels* att till generaldirektör skall utgå ett årligt arfvode af 25,000 kronor, *dels* att, då generaldirektör beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, det skall bero på Kungl. Maj:ts pröfning, huru stor del af arfvodet, som skall afstås till vikarien, *dels* att generaldirektör skall vara berättigad att från och med månaden näst efter den, under hvilken han uppnått 65 lefnadsår, under sin återstående lifstid af trafikmedel uppbära en årlig pension af 6,000 kronor eller, därest han är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, af det belopp, hvarmed den honom från pensionsinrättningen tillkommande pensionen understiger 6,000 kronor, *dels* att generaldirektör, som innan han uppnått 65 lefnadsår, antingen på grund af sjukdom eller därigenom, att han efter utgången af den tid, för hvilken han förordnats, icke erhåller förnyadt förordnande, eller ock eljest utan egen begäran nödgas afgå från sin befattning utan att på grund af tjänstefel hafva förverkat densamma, skall vara berättigad att i pension uppbära ett årligt belopp af 8,000 kronor för tiden, intill dess han uppnått 65 års ålder, *dels* att generaldirektör, därest han före utgången af den tid, erhållet förordnande afser, befinnes vara af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, skall vara underkastad skyldighet att afgå mot åtnjutande af pension enligt nu angifna bestämmelser, *dels ock* att såsom pensionsafgift skall å det för generaldirektör bestämda arfvodet eller den honom under tiden, intill dess han uppnått 65 år tillkommande pension, afdragas, därest generaldirektören icke är delägare i pensionsinrättningen, ett årligt belopp af 360 kronor, och, om han är delägare i pensionsinrättningen, den del af detta belopp, som motsvarar det tillskott i pension, som han kan beräknas komma att uppbära af trafikmedel.

Souschefen. Behofvet af en souschef.

Kommittén har såsom en med den nuvarande organisationen förbunden olägenhet framhållit, att den mängd af ärenden, som skola före-

Digitized by Google

dragas för och afgöras af chefen, gör det för honom omöjligt att i den grad, som eljest skulle kunna ske, ägna sig åt de inom verket förekommande, mera allmänna angelägenheterna, åt sammanhållningen och ledningen af järnvägsförvaltningen samt åt den egentliga hufvuduppgiften för statsbaneförvaltningens chef, nämligen att planlägga och taga initiativ till de stora, för förvaltningen i dess helhet betydelsefulla frågorna.

Genom den föreslagna utvidgningen af distriktsförvaltningarnas befogenhet och öfverflyttningen på dessa myndigheter af afgöranderätten i en mängd olika frågor, i hvilka styrelsen för närvarande meddelar beslut, skulle gifvetvis antalet i styrelsen förekommande ärenden af mera löpande natur icke oväsentligt minskas. Det är emellertid uppenbart, att härigenom icke skall inträda en så genomgripande förändring af de nuvarande förhållandena, att icke en högst väsentlig ytterligare lättnad måste beredas chefen, för att det skall blifva för honom möjligt att i erforderlig grad ägna tid och omtanke åt lösningen af de stora frågor, som inom statsbaneförvaltningen ständigt uppstå. Ju mera statsbanenätet tillväxt, desto svårare har det visat sig att få till stånd den art af inspektion, som bör förekomma icke från facksynpunkt utan med hänsyn till enhetlighet och likformighet inom förvaltningen i dess helhet, och som således bör utöfvas af chefen eller någon hans ställföreträdare. Denna svårighet måste naturligen med bannätets fortfarande utveckling allt jämt ökas. Likaledes har det visat sig mycket svårt för chefen att finna tid till att företaga studier vid utländska järnvägsförvaltningar, ehuru sådana studier otvifvelaktigt skulle vara till mycken nytta för statens järnvägar.

Då generaldirektören åtnjuter semester, är tjänstledig eller befinner sig å tjänsteresa, inträder enligt bestämmelserna i § 24 af nu gällande instruktion, för såvidt Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar, en helt annan styrelseform än under vanliga förhållanden. De ärenden, i hvilka eljest generaldirektören beslutar, afgöras nämligen då af styrelsens ledamöter samfäldt (i handläggningen af sådana ärenden, som icke äro pleniärenden, behöfver dock utom föredraganden endast en ledamot deltaga). Ett dylikt ombyte af styrelseform kan dock icke anses stå i god öfverensstämmelse med fordran på kontinuitet och likformighet. Nyss angifna bestämmelser skulle kunna så förändras, att i generaldirektörens frånvaro äldste afdelningschefen inträdde såsom chefens ställföreträdare, och därigenom skulle visserligen någon minskning åstadkommas uti nu angifna olägenhet, men det är icke nog med, att i generaldirektörens frånvaro finnes någon, som kan företräda honom, utan den, som det gör, bör också vara en befattningshafvare, som kan antagas vara fullt förtrogen med chefens planer och uppfattningar, och åt hvilken utan olägenhet kan

Digitized by Google

anförtros att i generaldirektörens frånvaro afgöra äfven jämförelsevis mera betydelsefulla frågor. Ännu mera gör sig behofvet af en sådan ställföreträdare för chefen gällande i fråga om den ledande verksamhet, som tillkommer chefen i förvaltningsplenum. Denna verksamhet torde icke lämpligen kunna öfverlämnas till någon af fullmäktige, och afdelningscheferna, af hvilka hvar och en deltager i förvaltningsplenum hufvudsakligen endast, då han föredrager sin egen afdelnings ärenden, komma icke med säkerhet att erhålla den allmänna kännedom om de i förvaltningsplenum förekommande ärendena eller den öfverblick öfver denna del af styrelsens verksamhet, att det annat än i undantagsfall bör uppdragas åt någon af dem att i generaldirektörens frånvaro i förvaltningsplenum företräda honom. Det måste dessutom vid chefsombyten icke endast för en nytillträdande chef utan också för verket i dess helhet vara af gagn, att inom styrelsen finnes en befattningshafvare med noggrann kännedom om järnvägsförvaltningens alla olika grenar och väl förtrogen med de principer, som i olika afseenden dittills följts vid ledningen af denna förvaltning. Kommittén har därför tänkt sig, att i styrelsen skulle, på sätt numera i de allra flesta större merkantila och industriella verk är brukligt, såsom chefens närmaste man anställas en souschef.

Souschefens åligganden.

Hvad som skulle åligga en sådan souschef, har till en del redan framgått af det nu anförda. Souschefen skall nämligen vara generaldirektörens närmaste biträde vid utöfningen af dennes ämbete. Han skall vara ledamot såväl i förvaltningsplenum som ock i det förut omförmälda personalplenum. Han skall, såvidt ej i särskildt fall annorlunda blifvit af Kungl. Maj:t förordnadt, vikariera för generaldirektören, då denne befinner sig på tjänsteresa eller åtnjuter semester eller tjänstledighet eller eljest är förhindrad att själf utöfva sitt ämbete eller någon af dess funktioner. Souschefen blir därvid i generaldirektörens ställe ordförande i förvaltningsplenum och i personalplenum samt företräder jämväl i andra afseenden generaldirektören. Då en souschef finnes, kunna naturligen i generaldirektörens frånvaro handläggas åtskilliga ärenden, hvilka under nuvarande förhållanden många gånger måste i afvaktan på generaldirektörens inträde i tjänst längre eller kortare tid ligga oafgjorda. I § 24 af instruktionen stadgas nämligen, att det, såvida Kungl. Maj:t för tillfället ej annorlunda förordnar, icke är medgifvet att i generaldirektörens frånvaro behandla frågor om förändring i taxor och trafikreglemente, att afgifva underdåniga förslag till kostnads- och arfvodesstater, till nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader samt anskaffningar af rullande materiel, att tillsätta lediga tjänster annat än genom förord-

Digitized by Google

nande att tills vidare upprätthålla de med befattningen förenade göromålen, att entlediga eller afsätta personal eller att vidtaga sådana åtgärder, som rubba eller förändra förut vid förvaltningen följda grunder. Dessa bestämmelser kunna vara lämpliga för det fall, att både chef och souschef äro frånvarande. Är generaldirektören frånvarande, men souschefen i tjänst, torde undantag behöfva göras endast för tillsättandé af lediga tjänster, afsättning af personal, vidtagandet af åtgärder, som rubba eller förändra förut vid förvaltningen följda grunder, samt afgörandet af sådana ärenden, angående hvilka generaldirektören uttryckligen bestämt, att de ej få i hans frånvaro företagas till afgörande.

Souschefen skall på anmodan af generaldirektören i dennes ställe förrätta inspektion å linjen. Därvid bör det tillkomma souschefen att, på sätt i § 19 af nu gällande instruktion stadgas om generaldirektören, utan inhämtande af yttrande af någon föredragande meddela föreskrifter om verkställighetsåtgärder af beskaffenhet att icke tåla uppskof. Souschefen bör dock omedelbart efter inspektionsresans slut för generaldirektören anmäla, hvad han sålunda åtgjort. Det kan icke gärna tänkas, att de af honom meddelade föreskrifterna komma att röra allmänna förhållanden inom förvaltningen eller föranleda till ändring i någon redan stadgad ordning, men de kunna föranleda till utgift, och i sådant fall skall det åligga souschefen, liksom det nu är stadgadt om generaldirektören, att skriftligen utfärda samma föreskrifter och att sedermera uti styrelsen anmäla dem till protokollet.

Till souschefen skall af generaldirektören kunna öfverlämnas att på föredragning af afdelningschef afgöra visst ärende, vissa grupper af ärenden eller under viss tid alla till en afdelning hörande ärenden, allt för så vidt fråga är om ärenden, som eljest afgöras af chefen i närvaro endast af föredraganden. Den i § 18 af gällande instruktion intagna bestämmelsen om skyldighet för föredraganden eller annan vid föredragning närvarande afdelningschef att, då beslut fattas, som strider mot hans åsikt, låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening, skall gifvetvis äfven gälla i fråga om föredragning inför souschefen. Denne skall vidare biträda chefen vid följandet af ärendenas gång inom styrelsen och vid kontrollerandet af arbetet å styrelsens olika byråer och kontor samt vid tillseendet, att onödigt dröjsmål med ärendenas afgörande icke uppstår. Han skall också stå i förbindelse med samt öfva tillsyn å arbetet inom sådana af styrelsen tillsatta kommittéer, som utarbeta förslag till reglementen, instruktioner o. d., samt i öfrigt utföra sådana tillfälliga tjänsteuppdrag, som generaldirektören kan anförtro åt honom.

Digitized by Google

Souschefsbefattningen en självständig befattning

Det synes uppenbart, att inom ett verk med den omfattning, som statens järnvägsförvaltning nu äger, de uppgifter, hvilka skola åligga souschefen, skola blifva af den mångfald och den fordrande art, att de måste fullständigt upptaga en persons tid och omtanke. Det bör alltså icke kunna ifrågasättas, att souschefsbefattningen skall kunna förenas med annan tjänst vid statens järnvägar, utan måste den vara en fullt självständig befattning.

Sättet för souschefens anställande och hans aflöning.

Hvad angår sättet för souschefens anställande och hans aflöning, anser kommittén, att befattningen såsom souschef bör innehafvas allenast på förordnande.

Under sådan förutsättning kunna souschefens aflöningsförhållanden ordnas på två olika sätt. Souschefen torde i allmänhet komma att tagas bland afdelningscheferna eller distriktscheferna. Den, som förordnas till souschef, skulle därför kunna bibehålla sitt afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode och därutöfver erhålla ett särskildt tilläggsarfvode att utgå, så länge hans förordnande såsom souschef varar. Han skulle således bibehålla sin förutvarande ordinarie befattning, hvilken skulle uppehållas af vikarie, och för dennes aflönande skulle finnas i staten upptaget ett särskildt afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode. Souschefen skulle i detta fall, därest hans förordnande icke förnyades, återgå till sin förutvarande tjänst eller erhålla den afdelningschefs- eller distriktschefsbefattning, som styrelsen bestämde. För det antagligen sällsynta fall att till souschef förordnades en person, som ej hade anställning vid statens järnvägar, skulle denne uppbära det särskilda afdelningschefs- eller distriktschefsarfvode, hvarom ofvan har förmälts, jämte tilläggsarfvodet samt, om hans förordnande icke förnyades, erhålla pension ordnad efter ungefärligen enahanda grunder, som angående chefen är sagdt.

Man kan också tänka sig souschefens löneförhållanden ordnade så, att för souschefs- liksom för generaldirektörsbefattningen fastställes ett särskildt årligt arfvode. Innehar souschefen, då han förordnas, annan befattning vid statens järnvägar, t. ex. afdelningschefs- eller distriktschefstjänst, afgår han från denna, som alltså tillsättes med ny ordinarie innehafvare. Då souschefens förordnande upphör, tillerkännes honom, äfven om han ej uppnått pensionsåldern, viss pension, för så vidt han ej erhåller annan lämplig anställning i statens järnvägars tjänst.

Emot sist angifna aflöningssätt kan visserligen anmärkas, att, om detsamma kommer till tillämpning, oftare än med det först omförmälda aflöningsättet kan inträffa, att pension, innan pensionsåldern inträdt, måste tillerkännas souschefen, men å andra sidan ökar det otvifvelaktigt möjligheten att till denna viktiga och ansvarsfulla befattning erhålla den lämp-

Digitized by Google

ligaste personen, och det medför ej såsom det andra aflöningsättet den olägenheten, att för ifrågavarande befattnings skull en eller flera andra befattningar vid statens järnvägar ständigt måste uppehållas medels vikarie. Särskildt är det olägligt med ett långvarigt vikariat å en distriktschefsbefattning; och helt visst skulle det blifva mycket svårt att med erforderlig självständighet på förordnande sköta en afdelningschefsbefattning, hvars ordinarie innehafvare fungerade såsom souschef. Kommittén anser sig därför böra tillstyrka, att souschef, liksom förut föreslagits för generaldirektör, i aflöningsreglementet tillerkännes ett visst bestämdt arfvode med skyldighet att frånträda den befattning, han vid förordnandets erhållande innehar.

Det arfvode, som sålunda bör tillkomma souschefen, anser kommittén lämpligen böra bestämmas till 15,000 kronor, hvilket arfvode icke skall fördelas i lön och tjänstgöringspenningar; utan bör i de fall, då souschefen beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, bero på Kungl. Maj:ts pröfning, huru stor del af arfvodet skall afstås till vikarien.

Souschefens pensionsrätt.

Souschefen bör liksom generaldirektören tillförsäkras rätt till pension efter fyllda 65 år. Denna pension synes böra sättas till samma belopp som för generaldirektör eller till 6,000 kronor om året. Innehar icke souschefen, då han förordnas, ordinarie tjänst vid statens järnvägar, skall han ej vara pliktig att ingå i pensionsinrättningen, utan nyss angifna pensionsbelopp skall då helt och hållet utgå af trafikmedel. För rätt att komma i åtnjutande af denna pension skall souschefen liksom generaldirektören vidkännas såsom pensionsafgift ett afdrag å det till honom utgående arfvodet till belopp af 360 kronor om året. Är den, som förordnas till souschef, ordinarie befattningshafvare vid statens järnvägar, skall han kvarstå såsom delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning och erlägga pensionsafgifter å den aflöning, han uppbar, då han erhöll förordnandet. Uppgår icke hans pension från pensionsinrättningen till 6,000 kronor, erhåller han fyllnadspension af trafikmedel med skyldighet att vidkännas afdrag å aflöningen, på sätt om generaldirektör i motsvarande fall är föreslaget.

Liksom generaldirektör bör souschef tillerkännas rätt till pension jämväl i de fall, att han, innan han fyllt 65 år, på grund af sjukdom befinnes oförmögen till nöjaktig vidare tjänstgöring eller han, då tiden för hans förordnande utgått, icke erhåller förnyadt förordnande eller han eljest utan egen begäran nödgas afgå från sin befattning, utan att han på grund af tjänstefel förverkat densamma. Sådan pension anser kommittén böra för souschef bestämmas till samma belopp som ålderspensionen eller till 6,000 kronor. Det är emellertid att antaga att, därest souschefens förord-

Digitized by Google

nande icke förnyas, i de flesta fall skall kunna ordnas så, att han erhåller en afdelningschefs- eller distriktschefsbefattning. Skulle souschefen före utgången af den tid, hans förordnande afser, befinnas af sjukdom oförmögen till vidare nöjaktig tjänstgöring, skall han vara underkastad skyldighet att afgå mot åtnjutande af pension i enlighet med hvad nu har angifvits.

Souschefens rätt till semester.

Souschefen skall naturligtvis i likhet med generaldirektör och afdelningschef äga rätt till semester under en och en half månad enligt generaldirektörens närmare bestämmande.

Tiden för souschefens förordnande.

Beträffande den tid, för hvilken souschefen bör erhålla förordnande, bör denna tid å ena sidan vara tämligen lång, för att icke skyldighet att till souschefen utbetala pension skall inträda efter allt för kort tids tjänstgöring, men å andra sidan bör det vara så ordnadt, att, om godt samarbete ej kan åstadkommas mellan chef och souschef, denne sistnämnde befattningshafvare får lämna sin tjänst, innan tiden för chefens förordnande utgått. Kommittén har därför velat föreslå, att första gången en person erhåller förordnande såsom souschef, detta måtte meddelas för en tid af sex år, men att sedermera förnyadt förordnande skall meddelas allenast för tre år i sänder.

Souschefens benämning.

Souschefens benämning anser kommittén böra blifva öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar. Af skäl, som kommittén i annat sammanhang kommer att framlägga, anser kommittén benämningen öfverdirektör icke vidare böra bibehållas för afdelningscheferna inom styrelsen. För souschefen, hvilkens tjänsteställning väl kan anses motsvara den, som tillkommer chef för ett af de mindre ämbetsverken, synes däremot den flera ämbetsverkschefer tillkommande benämningen öfverdirektör vara synnerligen lämplig.

Ställföreträdare för souschefen.

Såsom öfverdirektörens ställföreträdare samt ordförande i förvaltnings- och personalplenum inträder i sådana fall, då såväl generaldirektör som öfverdirektör äro frånvarande från styrelsen, och för så vidt Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar, äldste i tjänst varande afdelningschef med bibehållande, därest Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar, af sin afdelningschefsbefattning.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får, på grund af hvad kommittén sålunda anfört, hemställa, *att* i instruktionen måtte, med ändring af eller tillägg till §§ 9, 17, 18, 21 och 23 samt första stycket af § 24, stadgas, *dels* att

Digitized by Google

i järnvägsstyrelsen skall finnas anställd en öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar, *dels* att det skall åligga öfverdirektören att deltaga, då styrelsen i generaldirektörens närvaro sammanträder till plenum i förvaltningsärenden och till plenum i personalärenden, att, då generaldirektören åtnjuter tjänstledighet eller semester eller befinner sig å tjänsteresa eller eljest är förhindrad att själf utöfva sitt ämbete eller någon af dess funktioner, vikariera för generaldirektören och därvid i generaldirektörens ställe vara ordförande i plenum i förvaltningsärenden och i plenum i personalärenden äfvensom afgöra ärenden på föredragning af vederbörande afdelningschef, samt att såsom generaldirektörens närmaste man och ställföreträdare biträda generaldirektören vid utöfningen af dennes ämbete och att därvid bland annat på anmodan af generaldirektören i dennes ställe förrätta inspektioner å linjen, efter generaldirektörens bestämmande, jämväl då generaldirektören eljest tjänstgör, på föredragning af afdelningschef afgöra ärenden äfvensom biträda vid följandet af ärendenas gång inom styrelsen och vid tillseendet af arbetet å styrelsens olika byråer och kontor samt utföra sådana tillfälliga tjänsteuppdrag, som generaldirektören kan anförtro åt honom, *dels ock* att, då både generaldirektör och öfverdirektör äro frånvarande, äldste i tjänst varande afdelningschef skall inträda såsom öfverdirektörens ställföreträdare med bibehållande af sin afdelningschefsbefattning, så vida ej annorlunda af Kungl. Maj:t förordnas;

att i instruktionen måtte, med ändring af § 48, intagas bestämmelse därom, att öfverdirektören förordnas af Kungl. Maj:t, och att sådant förordnande skall första gången, det meddelas en person, afse en tid af sex år och, om det därefter för samma person förnyas, en tid af tre år i sänder;

att den ändring och det tillägg måtte göras i § 24 andra stycket af nu gällande instruktion, att, hvad som i detta stycke är stadgadt, skall gälla för den händelse, att hvarken generaldirektör eller öfverdirektör är närvarande, och att, då väl generaldirektör men ej öfverdirektör är frånvarande, lediga tjänster ej få tillsättas annat än genom förordnande att tills vidare upprätthålla de med befattningen förenade göromålen, afsättning af personal ej får äga rum, sådana åtgärder icke få vidtagas, som rubba eller förändra förut vid förvaltningen följda grunder och ej heller sådana ärenden afgöras, angående hvilka generaldirektören bestämt, att beslut

Digitized by Google

i dem ej få i hans frånvaro meddelas, allt så framt ej Kungl. Maj:t för tillfället annorlunda förordnat;

att bestämmelserna i § 19 af gällande instruktion måtte utsträckas att vinna tilllämpning jämväl vid inspektion, som förrättas af öfverdirektör, med skyldighet för denne att, då föreskrift på sätt i nämnda paragraf omförmäles af honom meddelats, därom under alla förhållanden göra anmälan hos generaldirektören;

att öfverdirektören vid statens järnvägar i § 55 af instruktionen måtte upptagas bland de befattningshafvare i styrelsen, som åtnjuta semester under en och en half månad enligt generaldirektörens närmare bestämmande;

att i aflöningsreglementet måtte intagas bestämmelse därom, *dels* att till öfverdirektör skall utgå ett årligt arfvode af 15,000 kronor, *dels ock* att, då öfverdirektör beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, det skall bero på Kungl. Maj:ts pröfning, huru stor del af arvodet, som skall afstås till vikarien;

att i aflöningsreglementet måtte intagas enahanda bestämmelser, som här ofvan föreslagits för generaldirektör, om rättigheter och skyldigheter för öfverdirektör i afseende å uppbärande af pension samt om skyldighet att mot åtnjutande af pension afgå ur tjänst vid oförmögenhet på grund af sjukdom till vidare nöjaktig tjänstgöring, dock att beloppet af den pension, som kan tillkomma öfverdirektör för tiden, intill dess han fyllt 65 år, skall utgöra 6,000 kronor; samt

att i gällande reglemente för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning och för statens järnvägstrafiks änke- och pupillkassa måtte intagas bestämmelser — på sätt om generaldirektör nu finnes stadgadt — därom, *dels* att delägare, som utnämnes till öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar, icke erlägger afgifter å aflöning såsom öfverdirektör utan å den aflöning, han uppbar vid befordringstillfället, *dels ock* att stadgandena om skyldighet att ingå såsom delägare i pensionsinrättningen och änke- och pupillkassan icke skola, för den händelse till öfverdirektör och souschef vid statens järnvägar utnämnes person, som förut ej tillhört järnvägsstaten och följaktligen icke är delägare i pensionsinrättningen eller änke- och pupillkassan, å denne äga tillämpning.

Afdelningschefema.

Kommittén öfvergår härefter till behandling af frågan om de befattningshafvare, som i gällande instruktion benämnas öfverdirektörer och chefer hvar och en för sin afdelning inom styrelsen.

Digitized by Google

Bibehållandet af afdelningschefer inom styrelsen.

Af hvad kommittén yttrat i anledning af den af kommittén verkställda granskningen af statsbaneförvaltningens nuvarande organisation, har beträffande afdelningscheferna framgått, att det för närvarande svårligen låter sig göra för dem att i önskvärd grad ägna tid och arbete åt de högre och mera betydelsefulla bland de uppgifter, som tillhöra dem, äfvensom att åt de till styrelsen inkommande ärendena bereda den skyndsamma gång och behandling inom ämbetsverket, som borde vara utmärkande för järnvägsstyrelsen såsom ett modernt kommunikationsverk. Orsakerna till dessa missförhållanden har kommittén funnit vara att söka dels i den omständigheten, att i styrelsen afgöres en mängd löpande ärenden af den lokala eller mindre betydande art, att de lämpligen icke böra påkalla styrelsens pröfning, och dels däruti, att det inom styrelsen till biträde åt afdelningscheferna icke finnes tillräckligt många fast anställda befattningshafvare i den ställning, att af dem skulle skäligen kunna fordras ett mera självständigt och maktpåliggande arbete.

Genom den af kommittén föreslagna öfverflyttningen från styrelsen till distriktsförvaltningarna af befogenhet att meddela beslut i en mängd frågor kommer gifvetvis antalet af de i styrelsen diariiförda ärendena att afsevärdt minskas. Hvad som sålunda öfverlämnas till distriktsförvaltningarnas afgörande, är emellertid hufvudsakligen ärenden af löpande art, under det att alla de mera omfattande och svårlösta frågorna på grund af sin natur måste fortfarande såsom hittills omedelbart handläggas i styrelsen. Den affärsmässighet i förvaltningen af statens järnvägar, till hvars genomförande kommittén söker visa vägen, tillgodoses dock ingalunda tillräckligt allenast därigenom, att ärenden af löpande natur flyttas ut ur styrelsen eller, i den mån de måste fortfarande handläggas af styrelsen, beredas ett snabbt och säkert afgörande. Det är lika viktigt, att de större frågorna, hvilka mycket ofta äro af lika brådskande natur, icke uppskjutas. Men för att detta skall kunna undvikas, måste den personal, som skall ägna dessa ärenden den förberedande handläggningen, vara tillräckligt talrik och i erforderlig mån väl utrustad för sitt arbete.

Från denna synpunkt måste kravet på en förändring af styrelsens organisation göra sig starkt gällande. För att tillfredsställa detta krav har ifrågasatts, att styrelsens delning i särskilda afdelningar, af hvilka hvar och en omfattar flera byråer eller kontor, skulle upphöra, och att det ej vidare skulle finnas några sådana befattningshafvare som de nuvarande afdelningscheferna, hvilka sammanhålla hvar och en sin afdelning samt föredraga i styrelsen eller, i den mån afdelningschef därtill äger befogenhet, afgöra alla afdelningens ärenden. I stället skulle föredragandenas antal ökas, så att det ungefärligen komme att motsvara de inom styrelsen

Digitized by Google

befintliga och erforderliga byråernas antal. Hvarje föredragande skulle föreslå en byrå och föredraga allenast de ärenden, som tillhöra denna. Styrelsens organisation skulle alltså, hvad angår föredragandenas antal samt omfattningen af hvars och ens verksamhetsområde, komma att i betydlig grad erinra om det sätt, hvarpå de preussiska järnvägsdirektionerna äro ordnade. Föredragandenas eller de så kallade dezernenternas antal uppgår nämligen i en sådan direktion till i medeltal omkring 20.

Kommittén har insett och uppskattat fördelen af den ökade snabbhet och omedelbarhet i föredragningen, som skulle vara att vinna genom ett system af många föredragande inom styrelsen, men kommittén har icke desto mindre ansett sig icke böra föreslå en sådan förändring i styrelsens organisation. Att en sådan anordning, som nyss nämnts, kan visa sig vara lämplig för en preussisk direktion men däremot icke böra förordas för den svenska järnvägsstyrelsen, beror på den af kommittén här ofvan redan angifna väsentliga skillnaden i dessa båda myndigheters ställning i organisationskedjan. En preussisk direktion tillkommer ju, såsom kommittén redan framhållit, hufvudsakligen skötseln af järnvägsförvaltningen inom dess område, under det att den svenska järnvägsstyrelsen i vidsträckt omfattning har hand jämväl om förvaltnigens ledning och enligt kommittens förslag skulle få detta till sin hufvuduppgift.

Anordningen med ett större antal byråchefer såsom föredragande sammanhänger nämligen i mycket med begreppet direkt skötsel. Är det åter fråga om utöfvandet af en sådan ledande och normerande myndighet som den, hvilken redan nu tillkommer och efter genomförandet af kommitténs förslag i ännu högre skulle tillkomma den svenska järnvägstyrelsen, i hvars verksamhet måste såsom ett synnerligen viktigt moment ingå utfärdande af reglementen, anvisningar och instruktioner, då skärpes i hög grad fordran på enhetlighet inom denna centrala myndighet, och från den synpunkten måste systemet med jämförelsevis få afdelningschefer, försedda med goda medhjälpare, böra förordas. I det preussiska ministeriet för allmänna arbeten, hvilket i Preussen ombesörjer den egentliga ledningen af järnvägsförvaltningen, finnas ju också för handläggning af järnvägsärendena särskilda afdelningar med afdelningschefer, ministerialdirektörer. Antalet afdelningar för järnvägsärenden är där fem. Till följd af förvaltningens storlek finnas emellertid å hvarje afdelning till afdelningschefens biträde flere högre tjänstemän med föredragningsskyldighet.

Det måste finnas god sammanhållning inom styrelsen och oafbruten samverkan mellan chefen och föredragandena, för att det bästa möjliga resultat af förvaltningen skall kunna uppnås. Uppenbart torde också vara, att detta jämförelsevis lätt skall kunna ernås med ett mindre antal verk-

Digitized by Google

liga afdelningschefer inom styrelsen, under det att anordningen med ett större antal föredragande måste väsentligt öka chefens arbete. Afdelningschefen åligger det nämligen att i första rummet ansvara för, att enhetlighet och likformighet förefinnas mellan de olika byråer och kontor, som höra till hans afdelning, hvaremot det tillkommer chefen att med biträde af souschefen vaka öfver likformigheten och samarbetet mellan de olika afdelningarna. Skulle afdelningscheferna försvinna, är det gifvet, att det arbete och det ansvar, som i nu angifna afseende hvilar på afdelningscheferna, skulle öfverflyttas på chefen och hans ställföreträdare samt i viss mån draga deras uppmärksamhet och omtanke från andra dem åliggande viktiga uppgifter.

Den organisation af styrelsen, som kommittén föreslagit, med i besluten deltagande järnvägsfullmäktige och ett särskildt plenum i förvaltningsärenden synes också lämpligast böra förbindas med bibehållandet af de särskilda afdelningscheferna. Det torde nämligen vara tydligt, att ju mer föredragandenas antal ökas, desto svårare blir det för fullmäktige att förvärfva och bibehålla den personliga öfverblick öfver förvaltningens gång, som är bestämmande för värdet af deras rådslag, och desto större blir ock sannolikheten, att chefen och souschefen skola komma att intaga en mot organisationen stridande ställning mellan föredragandena och fullmäktige såsom förklarande och sammanfattande. Med ett större antal föredragande måste också oftare inträffa, att ett ärende berör flera föredragandes verksamhetsområden, och att det blir nödvändigt att vid ärendenas handläggning inkalla två eller flere föredragande, hvarigenom det normala förhållandet mellan fullmäktige och fackledamöter kan komma att förryckas.

Kommittén anser sig på dessa skäl böra föreslå, att styrelsen, hvad dess yttre organisation beträffar, fortfarande såsom hittills skall vara uppdelad i sådana afdelningar, i hvilka järnvägsförvaltningen på grund af ärendenas olika natur kan anses sönderfalla, och att en befattningshafvare, afdelningschefen, erhåller de åligganden i förhållande till afdelningen, som i § 10 af nu gällande instruktion tillkomma öfverdirektör, nämligen att bereda samt föredraga eller afgöra de ärenden, som tillhöra afdelningen, att hafva tillsyn öfver göromålen inom afdelningen och ansvara för, att styrelsens beslut i de af honom handlagda ärendena varda skyndsamt expedierade.

Afdelningschefernas ställföreträdare.

För hvarje byrå bör såsom för närvarande finnas en byrådirektör att närmast biträda afdelningschefen vid ärendenas beredning och expeditionernas uppsättande. På sätt som nu är stadgadt bör byrådirektör, då afdelningschef åtnjuter semester eller tjänstledighet eller eljest är hindrad

Digitized by Google

att förrätta sin tjänst, förvalta afdelningschefens befattning, där Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar. Under afdelningschefens frånvaro å tjänsteresa bör likaledes byrådirektören föredraga afdelningen tillhörande ärenden och förrätta andra till tjänsten hörande löpande göromål. I öfrigt skall föredragningsskyldighet i regel icke tillkomma byrådirektör, men skall i enlighet med i sådant afseende nu gällande bestämmelser generaldirektören äga att, då sådant finnes af behof påkalladt, förordna byrådirektör eller annan vid statens järnvägar anställd befattningshafvare att i afdelningschefs ställe föredraga visst ärende eller viss grupp af ärenden.

Hittills vidtagna åtgärder för klyfning af trafikafdelningen.

Hvad angår afdelningarnas inom styrelsen antal, har kommittén vid sitt förslag ansett sig böra följa den grundsatsen, att detta antal bör ökas endast i den mån, som göromålens mängd och beskaffenhet kräfva en klyfning af nu befintlig afdelning.

En dylik klyfning af afdelning har först och främst, i enlighet med hvad som redan nu faktiskt äger rum, ifrågasatts beträffande trafikafdelningen.

Frågan om en delning af denna afdelning väcktes af 1893 års järnvägskommitté. Denna kommitté anförde nämligen, att kommittén visserligen ansåge, att öfverdirektörernas (afdelningschefernas) antal i järnvägsstyrelsen åtminstone tills vidare kunde bibehållas vid det dåvarande antalet eller fyra, men kommittén kunde dock icke underlåta att framhålla, att i en fullständig organisation af centralförvaltningen borde i Sverige liksom i utlandet ingå, att en särskild föredragande för taxeväsendet anställdes, och att således i stället för öfverdirektören för trafikafdelningen skulle träda två öfverdirektörer såsom chefer, den ene för den egentliga trafikafdelningen och den andre för en nybildad taxeafdelning inom styrelsen. Kommittén antog emellertid, att genom den af kommittén föreslagna decentralisationen en sådan minskning skulle uppstå i öfverdirektörens för trafikafdelningen göromål, att kommittén icke borde redan då föreslå inrättandet af en femte öfverdirektörsbefattning. I stället ville kommittén på det bestämdaste påyrka, att taxeväsendet så till vida finge en särskild målsman inom styrelsen, att under öfverdirektören för trafikafdelningen skulle anställas en assistent eller byrådirektör, hvilkens befattning vore skild från såväl chefskapet för kontrollkontoret som handläggningen af trafikärenden. Med stöd af detta kommitténs uttalande anhöll järnvägsstyrelsen, innan kommittéförslaget i öfrigt pröfvats, om Kungl. Maj:ts medgifvande att hos öfverdirektören för trafikafdelningen få anställa en ny öfverdirektörsassistent, hvilken framställning genom nådigt bref den 31 december 1896 af Kungl. Maj:t bifölls.

Digitized by Google

I den af Kungl. Maj:t till 1897 års Riksdag aflåtna propositionen angående löneregleringför personalen vid statens järnvägar bibehölls ledamöternas i styrelsen antal vid fyra eller samma antal, som detsamma utgjort alltsedan år 1873, men föreslogs anställande af en särskild byrådirektör såsom föreståndare för taxebyrån. Kungl. Maj:ts förslag i dessa delar bifölls af Riksdagen.

Sedermera ingick järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med underdånig skrifvelse den 17 december 1901, däruti styrelsen anförde, att genom den från och med år 1898 genomförda nya organisationen ett antal ärenden af mera löpande natur, särskildt personalärenden, visserligen öfverflyttats från öfverdirektörens för trafikafdelningen till distriktsbefälets handläggning, men att på grund af tillkomsten af nya järnvägslinjer och genom den öfver all förväntan betydande stegring, som inträdt i rörelsen å statens järnvägar, göromålen inom styrelsens trafikafdelning i synnerligen väsentlig grad ökats. Den förutsättning, på hvilken 1893 års järnvägskommitté grundat sitt beslut att icke föreslå anställandet af en femte öfverdirektör, eller att minskning i öfverdirektörens för trafikafdelningen göromål skulle uppkomma, förelåge således icke. Ledamöternas i styrelsen antal hade icke ökats sedan år 1873, ehuru sedan dess statsbanenätet mer än tredubblats, dess bruttoinkomster nära femdubblats och dess utgifter för drift och underhåll mer än åttadubblats. Häruti syntes giltiga skäl i och för sig föreligga för ett förslag att anställa ytterligare en öfverdirektör. Styrelsen ansåge sig emellertid för det dåvarande icke böra påyrka aflåtande till Riksdagen af nådig proposition om uppförande af fast arfvode för en ny ordinarie öfverdirektörsbefattning, utan kunde behofvet af förstärkta arbetskrafter uti ifrågavarande hänseende nöjaktigt fyllas, om en adjungerad ledamot finge till en början under år 1902 anställas inom styrelsen att med den befogenhet, som enligt gällande instruktion tillkomme öfverdirektör, i öfverdirektörens för trafikafdelningen ställe handlägga de ärenden, som anginge taxebyrån och kontrollkontoret. Denna framställning bifölls af Kungl. Maj:t, som sedermera på särskilda framställningar af järnvägsstyrelsen för hvarje år medgifvit anställandet af en adjungerad ledamot. I underdånig skrifvelse den 18 november 1903 angående anställandet af en adjungerad ledamot för år 1904 framställde järnvägsstyrelsen förslag om inrättande af en ny öfverdirektörsbefattning på fast stat. Styrelsen åberopade därvid den ofantliga ökning i ärendenas antal på trafikafdelningen, som ägt rum under de senare åren, och framhöll med stöd däraf, hurusom det icke vore för föredraganden på trafikafdelningen möjligt ens att medhinna en på samma gång snabb och noggrann behandling af de löpande ärendena, än mindre att kunna taga initiativ till och leda behandlingen af stora orga-

Digitized by Google

nisativa frågor. Den svårighet, som i detta hänseende förelåge, kunde visserligen afhjälpas genom den dittills medgifna anordningen att hos styrelsen anställa en adjungerad ledamot. En sådan anordning syntes dock, då behofvet vore permanent, vara mindre tillfredsställande. Härtill komme, att det funnes skäl, som ännu kraftigare talade för, att den nuvarande trafikafdelningen delades i två fullt själfständiga afdelningar med hvar sin likställda chef. De ärenden, som behandlades å trafikafdelningen, tillhörde nämligen två så väsentligt skillda grupper, att med den utveckling, trafiken tagit, det vore omöjligt för en person att kunna fullständigt behärska båda grupperna. Sålunda omfattade trafikbyråns verksamhet hufvudsakligen, hvad som erfordrades för fullgörande af de prestationer, som järnvägen åtagit sig, d. v. s. uppgörande af tidtabeller för tågens gång, utfärdande af föreskrifter rörande sättet för transporttjänstens utförande å tåg och stationer, tågsammansättning, vagnfördelning, granskning af rapporter från trafikinspektörerna öfver trafikens omfattning samt de med densammas handhafvande förenade utgifter. Taxebyrån åter tillkomme i hufvudsak, hvad som anginge villkoren för så väl person- som godsbefordran och alltså bestämmandet af de förutsättningar, under hvilka från järnvägens sida transport medgifvits, vidden af järnvägsförvaltningens åtagande, trafikanters rättigheter i förhållande till järnvägen och järnvägens i förhållande till trafikanterna samt afgifterna för befordring af gods och personer. Med den utveckling, trafiken hade nått, och med den specialisering, som i fråga om järnvägsdrift lika så väl som på andra områden blifvit nödvändig, syntes det vara omöjligt att fordra, att en person skulle kunna behärska båda dessa omfattande verksamhetsområden. Af hvad sålunda anförts, måste tydligen framgå, att kraf vet på en slutgiltig delning af trafikafdelningen vore berättigadt, och hemställde styrelsen förty, att nådig proposition måtte aflåtas till riksdagen om inrättande af en femte öfverdirektörstjänst inom järnvägsstyrelsen med samma rättigheter och förmåner för tjänstens innehafvare som de, hvilka enligt gällande instruktion och aflöningsreglemente tillkomme öfverdirektörerna inom styrelsen.

Järnvägsstyrelsens framställning blef genom nådig remiss den 18 december 1903 öfverlämnad till kommittén för afgifvande af förslag rörande reglering af statens ämbetsverks och myndigheters löneförhållanden för att tagas i öfvervägande vid fullgörandet af det kommittén meddelade uppdrag, och har samma framställning sedermera öfverlämnats till nu förevarande kommitté.

Inrättandet af en kommersiell afdelning.

Det synes kommittén vara klart, att järnvägsstyrelsen förebragt fullgiltiga skäl för förslaget att dela trafikafdelningen i två särskilda

Digitized by Google

afdelningar. Det ligger nämligen i sakens natur, att med utvecklingen af landets hjälpkällor, dess industri och näringar samt dess inhemska och utländska affärsförbindelser taxeväsendet inom landets centrala järnvägsförvaltning skall utveckla sig allt mera i betydenhet och omfattning, och att i sammanhang därmed fordringarna på ett sakkunnigt handläggande af de taxeväsendet rörande frågorna skola blifva allt större. Härtill kommer, att den ifrågasatta nya afdelningen bör få sig anförtrodt icke endast det egentliga taxeväsendet, utan jämväl ledningen och öfvervakandet af den verksamhet från järnvägsförvaltningens sida, som hittills måhända varit mindre beaktad, men som gifvetvis är af den allra största betydelse, nämligen den, som afser åtgärder för ökning af järnvägens inkomster. I denna verksamhet ingår att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom landet, att söka samarbeta med organisationer på näringslifvets område för att därigenom erhålla kännedom om handelns, industriens och öfriga näringars behof och önskemål, att söka åstadkomma sådana anordningar i fråga om järnvägstrafiken, som bereda ökad lättnad och bekvämlighet för vederbörande trafikanter, samt att i öfrigt vidtaga sådana åtgärder, som kunna bidraga att framalstra ny trafik och att upparbeta den redan befintliga.

Kommittén anser det därför vara nödvändigt, att för denna synnerligen viktiga del af järnvägsförvaltningen inom styrelsen anordnas en särskild afdelning under en afdelningschef, likställd med de andra afdelningscheferna inom styrelsen; och kommittén, som anser, att denna afdelnings hufvudsakligaste verksamhet bör afse de frågor, som här ofvan senast berörts, vill därför föreslå, att den nya afdelningen benämnes, ej taxeafdelningen, utan *den kommersiella afdelningen.*

Under den kommersiella afdelningen skulle lyda kontrollkontoret, och till afdelningens handläggning skulle höra ärenden, som afse åtgärder för trafikens utveckling, afgifter samt villkor i öfrigt för person- och godsbefordran, restitutioner, uppbörden vid stationerna jämte kontrollen däråt samt redovisandet af inflytande trafik- och telegraminkomster.

Ifrågasatt definitiv delning af banafdelningen.

Inom kommittén har också ifrågasatts en delning af banafdelningen. I sådant fall skulle från denna afdelnings handläggning undantagas hufvudsakligen frågor rörande bangårdsanläggningar. Dessa frågor, framför allt de, som afse ombyggnad af mera betydande bangårdar, äro i regeln synnerligen tidsödande och besvärliga, beroende därpå att med stationsombyggnadsfrågan så godt som undantagslöst äro förknippade svårlösta spörsmål rörande markförvärf, bidrag till kostnaderna från förvaltningarna för enskilda järnvägar, som ansluta vid stationen o. d. Detta gäller icke

Digitized by Google

endast frågor angående förändring och utvidgning af bangårdsförhållandena i de större städerna såsom i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Hälsingborg, beträffande hvilkas omgestaltning förslag för närvarande föreligga i olika stadier af utarbetning, utan äfven i fråga om större stationsanläggningar på landsbygden såsom exempelvis Eslöf, hvarest för närvarande utom statsbanorna fyra enskilda banor ansluta, och där trafikförhållandena påkalla omfattande förändringar.

För att lätta den alltför stora arbetsbörda, som hvilat på chefen för banafdelningen, har på framställning af järnvägsstyrelsen genom särskilda nådiga bref den 19 maj 1899 och den 17 juni 1903 till den i styrelsen för ledningen af statens järnvägsbyggnader anställda öfveringenjörens handläggning öfverflyttats ärenden rörande omgestaltning af bangårdsförhållandena i Stockholm och Göteborg samt frågor rörande nya bangårdsanläggningar i Hälsingborg, Lund och Malmö. En dylik anordning synes dock icke lämpligen böra fortfara. Behandlingen af dessa bangårdsärenden står nämligen i så intimt samband med vidtagandet af nödiga åtgärder för trafikens uppehållande på platsen under ombyggnadstiden, att ledningen däraf bör omhänderhafvas af ett förvaltningsorgan vid de trafikerade banorna.

Då emellertid en stor del af de ärenden, som enligt kommitténs förslag hädanefter skulle komma att självständigt afgöras af distriktsförvaltningarna, hittills handlagts å banafdelningen, och afdelningschefen därigenom måste antagas blifva befriad från handläggningen af ett icke ringa antal löpande ärenden, har kommittén ansett sig icke böra föreslå, att en ny afdelningschef för bangårdsärendena nu tillsättes, utan har kommittén tänkt sig denna fråga för närvarande kunna ordnas på annat sätt, därom kommittén i sammanhang med behandlingen af frågan om ökning af arbetskrafterna å styrelsens särskilda byråer kommer att framställa förslag.

Ifrågasatt inrättande af en afdelning för frågor rörande elektrisk drift m. m.

Slutligen har också ifrågasatts, att från maskinafdelningen skulle utbrytas ärenden, som röra elektrisk drift, och skulle för behandlingen af dessa frågor jämte de ärenden rörande elektriska anordningar, som för närvarande handläggas å banafdelningen, bildas en särskild afdelning med afdelningschef. Det torde vara gifvet, att nyss berörda frågor hastigt skola erhålla allt större betydelse samt därför också snart träda skarpt i förgrunden; och då det icke gärna kan fordras, att chefen för maskinafdelningen skall vara fackman äfven på det elektro-tekniska området, torde det vara otvifvelaktigt, att frågan om elektrisk drift å statens järnvägar samt därmed sammanhängande spörsmål inom en snar framtid kunna komma att kräfva en särskild afdelningschef.

Digitized by Google

Den elektriska driften å statens järnvägar befinner sig emellertid ännu endast å försöksstadiet. Kommittén har därför ansett sig icke böra föreslå, att redan nu en särskild afdelning för ofvan nämnda ärenden inrättas, utan har kommittén ansett det för närvarande vara tillfyllest, om för sådant ändamål inrättades en särskild byrå inom maskinafdelningen på sätt kommittén i annat sammanhang kommer att föreslå.

Beträffande frågan om ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader kommer kommittén att i det följande särskildt yttra sig.

Kommitténs hemställan.

Kommittén, som sålunda funnit sig böra föreslå, att afdelningschefernas i styrelsen antal ökas endast med en, får alltså hemställa,

att i aflöningsreglementets arfvodesstat måtte uppföras arfvode för ytterligare en afdelningschef; samt

att, med ändring af §§ 9, 14 och 30 samt upphäfvande af § 44 i nu gällande instruktion, måtte stadgas, *dels* att i järnvägsstyrelsen skall finnas ytterligare en ledamot, som skall vara chef för den kommersiella afdelningen inom styrelsen, *dels* att under den kommersiella afdelningen skall lyda utom vederbörande byråer jämväl styrelsens kontrollkontor, *och dels* att till denna afdelnings handläggning skola höra ärenden angående åtgärder, som afse trafikens utveckling, afgifter samt villkor i öfrigt för person- och godsbefordran, restitutioner, uppbörden vid stationerna jämte kontrollen däröå samt redovisandet af inflytande trafik- och telegraminkomster.

Afdelningschefernas befogenhet, särskildt i förhållande till distriktsförvaltningarna.

Af den historiska öfversikten har framgått, hurusom under den organisationsform, som gällde för statsbaneförvaltningen före år 1898, linjemyndigheterna egentligen endast voro styrelsens verkställande organ i distrikten, under det att beslutanderätten tillkom styrelsen äfven i jämförelsevis obetydliga frågor, och vederbörande öfverdirektör såsom chef för sin afdelning icke endast i styrelsen utan också å distrikten ägde att i icke ringa grad direkt ingripa i linjeförvaltningen. Det har också visats, att den organisationsförändring, som från och med år 1898 genomförts, i detta afseende ingalunda varit genomgripande eller någonsin kommit att motsvara, hvad 1893 års järnvägskommitté afsåg med sitt förslag. Då själfva kärnpunkten uti nu förevarande kommittés organisationsförslag är bildandet af självständiga distriktsförvaltningar under ledning af en distriktets verklige chef, måste det för kommittén vara af stor vikt att tillse, att icke den ställning, som kommittén sålunda velat gifva distriktsförvaltningarna och distriktschefen, kan omintetgöras eller minskas genom instruk-

Digitized by Google

tionsbestämmelser, som föranleda eller medgifva afdelningscheferna att ingripa i nämnda myndigheters verksamhet och befogenhet. Kommittén har därför ansett vissa förändringar uti nu gällande instruktion nödvändiga för att skarpare än i samma instruktion skett begränsa afdelningschefernas myndighet i förhållande till linjemyndigheterna.

I § 9 af instruktionen angifvas afdelningscheferna såsom chefer hvar och en för sin afdelning *inom styrelsen*. I det afseendet anser kommittén alltså någon ändring icke behöfva ske. Däremot finner kommittén detta nödvändigt i fråga om bestämmelserna i den paragraf i instruktionen, § 22, som innehåller de allmänna stadgandena rörande afdelningschefernas (öfverdirektörernas) befogenhet.

Denna paragraf har för närvarande följande lydelse:

»Utan föregående föredragning äger öfverdirektör att genom remiss eller särskild skrifvelse infordra förklaringar, upplysningar eller yttranden, som för ärendes beredande till afgörande finnas erforderliga, samt befordra till granskning, anteckning eller förvaring inkommande handlingar, som äro af beskaffenhet att icke till omedelbar åtgärd af styrelsen föranleda.

Öfverdirektör äger vidare att genom direkta ordres till distriktsförvaltningarna meddela sådana detaljbestämmelser, hvilka utgöra omedelbar tillämpning af styrelsens beslut eller af gällande reglementen, instruktioner och taxor.

Öfverdirektör må äfven i öfrigt meddela beslut i ärenden af beskaffenhet, att de icke finnas i hvarje särskildt fall påkalla styrelsens pröfning. Hvilka ärenden må såsom sådana anses, bestämmes af styrelsen. Styrelsens beslut härom anmäles hos Kungl. Maj:t.»

Det första momentet af § 22 påkallar ingen ändring. Det är tydligt, att en afdelningschef bör kunna utan föredragning ombestyra allt, som hör till ärendenas beredning till föredragning, äfvensom gifva order om handlingars slutliga förvaring o. d.

Det andra momentet innehåller först en bestämmelse, som bör bibehållas, nämligen att afdelningschefen äger till distriktsförvaltning meddela sådana detaljbestämmelser, som utgöra omedelbar tillämpning af styrelsens beslut.

Dylika detaljbestämmelser förekomma, enligt inhämtade upplysningar, i rätt stor omfattning och kunna icke undvaras. I byggnadsärenden och i upphandlingsärenden meddelas exempelvis hufvudbesluten af styrelsen, under det att afdelningscheferna sedermera lämna de oundvikliga detaljbestämmelserna, såsom specifikationer o. d. Det bör dock i en blifvande instruktion betonas, att det måste vara fråga om verkställighetsåtgärder och därtill endast sådana, som icke falla inom distriktsförvaltningens egen befogenhet, på det att icke på denna väg må inträda en icke afsedd för-

Digitized by Google

skjutning af befogenhet från distriktsförvaltningarna till afdelningscheferna i styrelsen.

Nu förekommande uttrycket »genom direkta ordres» kan saklöst bortfalla.

Den senare föreskriften i andra momentet därom, att öfverdirektör äger att till distriktsförvaltningarna meddela detaljbestämmelser, hvilka utgöra omedelbar tillämpning af gällande reglementen, instruktioner och taxor, bör utgå ur instruktionen. Med den mera självständiga och noggrannt afgränsade ställning, distriktsförvaltningarna komma att intaga enligt kommitténs förslag, öfverensstämmer bäst att låta distriktsförvaltningarna själfva för sina områden utfärda sådana detaljbestämmelser rörande den omedelbara tillämpningen af reglementen m. m.

Behöfvas hela nätet omfattande detaljbestämmelser, ankommer detta närmast på styrelsen, men kan ock, exempelvis i vissa taxeärenden, lämpligen af styrelsen delegeras åt afdelningschefen enligt tredje momentet.

Sistnämnda moments bestämmelse, att åt öfverdirektör kan anförtros att äfven i öfrigt meddela beslut i ärenden af beskaffenhet, att de icke finnas i hvarje särskildt fall påkalla styrelsens pröfning, har hittills icke kommit till synnerligt omfattande tillämpning. Sådan delegation af styrelsens befogenhet har förekommit endast å trafikafdelningen, nämligen i fråga om restitutionsärenden, frågor, som röra nedsättning i biljettpriser vid möten, samt vissa frågor inom vagnfördelningens område.

För kommitténs synes det önskvärdt, att denna bestämmelse bibehålles. Ty äfven om löpande ärenden i stor omfattning flyttas ut till distriktsförvaltningarna, finnas dock alltid kvar hos styrelsen åtskilliga ärenden, som torde vara af beskaffenhet att lämpligen kunna öfverlämnas till afdelningschefs afgörande. Enligt 1893 års järnvägskommittés uttalande, i hvilket kommittén anser sig kunna instämma, bör sådan öfverflyttning äga rum, då ett visst slag af ärenden af mindre vikt blifvit genom upprepade beslut för olika fall så genomarbetadt, att någon tvekan icke råder, i hvilken riktning afgörandet i ett dylikt ärende under vanliga förhållanden kommer att gå.

Såsom en erinran om de nya bestämmelserna rörande styrelsens och distriktsförvaltningarnas befogenhet torde böra i detta moment insättas det i sig naturliga förbehållet, att det skall vara fråga om ärenden, som förekomma till handläggning i styrelsen.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa,

att åt de båda senare momenten i § 22 måtte gifvas följande ändrade lydelse:

»Afdelningschef äger vidare att till distriktsförvaltningarna

Digitized by Google

meddela sådana detaljbestämmelser, som äro erforderliga för verkställighet af styrelsens beslut och icke falla inom distriktsförvaltningarnas befogenhet.

Afdelningschef må äfven i öfrigt meddela beslut i ärenden, som ankomma på handläggning inom styrelsen men icke äro af beskaffenhet att i hvarje särskildt fall påkalla styrelsens omedelbara pröfning. Hvilka ärenden må såsom sådana anses, bestämmes af styrelsen. Styrelsens beslut härom anmäles hos Kungl. Maj:t.»

Afdelningschefernas befogenhet i förhållande till andra linjemyndigheter än distriktsförvaltningarna m. m.

I nuvarande instruktion, § 71, bestämmes, bland annat, att alla från styrelsen till linjeförvaltningen utgående skrifvelser och andra expeditioner, hvilka innefatta beslut eller ordres, skola ställas till distriktsförvaltningen vid vederbörande distrikt.

Mot denna bestämmelse finnes ingen annan erinran, än att den väl rätteligen bör hafva sin plats bland de paragrafer, som handla om styrelsen och icke bland dem, som afse distriktsförvaltningarna.

Till detta stadgande behöfves emellertid ett tillägg, föranledt däraf att afdelningscheferna understundom i fall af trängande brådska behöfva meddela sina beslut direkt till andra järnvägsmyndigheter än distriktsförvaltningarna, så att säga med förbigående af dessa. Gifvetvis böra dessa fall så mycket som möjligt begränsas och garantier meddelas för att distriktsförvaltningarna i dessa fall icke hållas utanför sådant, hvarom de böra hafva kännedom.

Föreskrifter i denna riktning böra afse af afdelningscheferna enligt de båda senare momenten af § 22 meddelade bestämmelser och beslut, ty det bör fortfarande som hittills falla af sig självt utan särskild föreskrift, att afdelningscheferna för infordrande af upplysningar m. m. enligt mom. 1 i samma paragraf hafva att vända sig till den myndighet, som anses kunna snarast och bäst lämna utredningen. (Jfr noten å sid. 222 i 1893 års kommittés betänkande.)

Kommitténs hemställan.

Kommittén föreslår därför,

att omförmälda del af § 71 i gällande instruktion flyttas till kapitlet om ärendenas handläggning inom järnvägsstyrelsen, samt

att till den sålunda öfverflyttade bestämmelsen göres följande tillägg:

»Undantagsvis må i fall af trängande brådska bestämmelse eller beslut, som af afdelningschef meddelas enligt föreskrifterna i de två senare momenten af § 22, kunna ställas direkt till afdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning underlydande perso-

Digitized by Google

nal, men bör distriktsförvaltningen samtidigt underrättas om expedierandet af sådan bestämmelse eller beslut».

Afdelningschefernas deltagande i inspektionsarbetet.

Afdelningscheferna skola gifvetvis fortfarande så mycket som möjligt deltaga i inspektionsarbetet inom verket liksom chefen och souschefen. Kommittén anser sig hafva anledning att antaga, att det skall tills vidare vara tillräckligt med den inspektion, som sålunda kan förekomma från styrelsens sida, så att särskilda befattningshafvare för utöfvande af den centrala inspektionen icke blifva behöfliga. Den nuvarande instruktionen bereder emellertid formellt den svårigheten för dylik inspektion från afdelningschefernas sida, att befogenhet icke tillagts dessa befattningshafvare att vid sådan inspektion meddela föreskrifter i ärenden, som äro af natur att eljest böra föredragas i styrelsen. Då äfven chefens, och enligt kommittens förslag jämväl souschefens, rätt härvidlag är inskränkt till verkställighetsåtgärder af beskaffenhet att icke tåla uppskof, synes det vara bäst förenligt med en affärsmässig anordning af verkets drift att lämna samma förtroende med samma begränsning och samma anmälningsplikt till afdelningschef under inspektionsresa. Man lärer därigenom endast gifva instruktionens helgd åt hvad som väl ändock måste ske, då en inspektionsförrättare ställes inför en verkställighetsåtgärd, som icke tål uppskof. Hvad kommittén föreslagit i fråga om skyldighet för souschef att omedelbart efter inspektionsresans slut för generaldirektören anmäla, hvad han uti nu berörda afseende åtgjort, bör naturligtvis gälla jämväl för afdelningschef.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får därför hemställa,

att bestämmelserna i § 19 af gällande instruktion måtte utsträckas att vinna tillämpning äfven vid inspektion, som förrättas af afdelningschef, med skyldighet för denne att, då föreskrift på sätt i nämnda paragraf omförmäles af honom meddelats, därom under alla förhållanden göra anmälan hos generaldirektören.

Afdelningschefernas benämning.

Från samma synpunkt, från hvilken kommittén hemställt om förändring af § 22 i instruktionen, anser kommittén sig också böra föreslå ändring i afdelningschefernas benämning.

Enligt instruktionen angifvas dessa befattningshafvare såsom öfverdirektörer och chefer, hvar och en för sin afdelning inom styrelsen. Benämningen öfverdirektör kan emellertid lätt leda till den uppfattningen, att denne befattningshafvare skall stå i ett direkt öfverordnadt förhållande

Digitized by Google

till motsvarande direktör, ban- maskin- eller trafikdirektör, å linjen. Då nu kommittén genom sitt förslag till organisationsförändring sökt ställa dessa sist angifna befattningshafvare under distriktschefen såsom deras närmaste förman, och kommittén tilllika afsett att borttaga den från äldre tider bibehållna uppfattningen om afdelningschefernas direkta ingripande i linjeförvaltningen, torde det vara nödvändigt för att skarpt framhålla den förändring i nyss berörda afseenden, som ingår i kommitténs förslag, att benämningen öfverdirektör icke vidare användes för afdelningscheferna. Detta synes också kommittén så mycket lämpligare, som benämningen öfverdirektör, hvilken, enligt hvad kommittén redan påpekat, i åtskilliga andra statens ämbetsverk användes såsom benämning å ämbetsverkets chef, synnerligen väl ägnar sig såsom benämning för souschefen. Afdelningscheferna böra däremot bibehålla benämningen afdelningschefer i styrelsen, hvilken benämning väl öfverensstämmer med det verksamhetsområde, som tillkommer dessa befattningshafvare.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa,

att de befattningshafvare, som hittills benämnts öfverdirektörer och chefer, hvar och en för en afdelning inom styrelsen, hädanefter måtte i instruktionen och eljest benämnas afdelningschefer, hvar och en för en afdelning inom styrelsen; samt

att förklaring måtte meddelas därom, att, hvad som i hittills utgifna reglementen, ordersamling, särskilda instruktioner och andra vid statens järnvägar gällande bestämmelser stadgas om öfverdirektör, skall gälla om afdelningschef i styrelsen.

Afdelningschefernas aflöning.

Hvad angår afdelningschefernas aflöningsförhållanden, tillkommer, enligt gällande aflöningsreglemente för tjänstemän och betjänte vid statens järnvägar, afdelningschef (öfverdirektör) ett arfvode af 6,400 kronor, hvilken aflöning kan höjas efter 5 år med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Kommittén har vid behandlingen af frågan om distriktschefens aflöning (sid. 97 o. ff.) redan omförmält, hurusom statsjärnvägarnes löneregleringskommitté, enligt hvad kommittén inhämtat, i sitt förslag till aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar upptagit afdelningschefs (öfverdirektörs) aflöningsförmåner till ett arfvode af 8,000 kronor jämte ersättning för bostad och bränsle med 2,000 kronor; och skulle dessa aflöningsförmåner i deras helhet tillkomma vederbörande genast vid tillträdet af tjänsten.

De af kommittén föreslagna organisationsförändringarna medföra icke någon sådan rubbning i afdelningschefernas ställning, att den bör inverka

Digitized by Google

på förslaget till nya aflöningsförmåner för dem. Dessa organisationsförändringar skulle nämligen, i hvad de beröra afdelningscheferna, hufvudsakligen endast hafva till följd, att vederbörande afdelningchef befrias från en del löpande ärenden af jämförelsevis lättare beskaffenhet och från att syssla med sådana fackdetaljer, som afse järnvägsförvaltningens skötsel, ej dess ledning, samt att han därigenom lämnas bättre tillfälle än för närvarande att ägna sig åt honom tillkommande större uppgifter. Det inträder således enligt kommitténs förslag endast så att säga en förskjutning i afdelningschefens verksamhetsområde, hvilken förskjutning emellertid ingalunda medger någon nedsättning i de höga fordringar på fackutbildning och personlig duglighet, som måste ställas på en afdelningschef, utan snarare tvärtom. Kommitténs förslag bör således icke medföra någon minskning i de aflöningsförmåner, som enligt omförmälda förslag skulle tillkomma afdelningschef. Kommittén finner tvärtom den aflöning, som af löneregleringskommittén föreslagits för afdelningschef, ingalunda vara för hög, framför allt icke i jämförelse med de aflöningar, som inom enskilda industriella och merkantila företag utgå till befattningshafvare, motsvarande afdelningscheferna.

Afdelningschef skyldig tjänstgöra såsom distriktschef.

Kommittén har vid behandlingen af distriktschefens tjänsteställning och aflöning (sid. 99) berört den särskilda skyldighet, kommittén anser böra förefinnas för afdelningschef och distriktschef, att enligt styrelsens bestämmelse tjänstgöra i hvilkendera af dessa befattningar som helst.

Därest en dylik befogenhet för styrelsen att bestämma, i hvilkendera af dessa befattningar vederbörande afdelningschef eller distriktschef skall tjänstgöra, i erforderlig grad kommer till tillämpning, torde ifråga om dessa för järnvägsförvaltningen synnerligen viktiga och betydelsefulla befattningar största möjliga utsikt finnas, att den rätte mannen skall komma på den rätta platsen.

Enligt hvad kommittén förut (sid. 143 o. f.) framhållit, äger styrelsen jämlikt bestämmelserna i § 48 af gällande instruktion redan nu befogenhet att utan ansökan förflytta befattningshafvare till annan befattning vid statens järnvägar, för så vidt vederbörande därigenom icke förorsakas minskning i det honom tillkommande arfvode. Beträffande ifrågavarande särskilda förhållande torde dock ett uttryckligt stadgande vara lämpligt.

Kommitténs hemställan.

Kommittén anser sig därför böra hemställa,

att i § 48 i instruktionen måtte införas den bestämmelse, att den, som erhåller konstitutorial å afdelningschefs- eller distrikts-

Digitized by Google

chefsbefattning, skall vara pliktig att tjänstgöra i hvilkendera af dessa befattningar, som järnvägsstyrelsen kan efter sig företeende omständigheter bestämma.

Ärendenas föredragning och afgörande m. m. inom styrelsen.

Innan kommittén öfvergår till behandling af frågan om den inom styrelsen närmast under afdelningscheferna stående personalen, torde först böra angifvas de förändringar i sättet för ärendenas handläggning och afgörande inom styrelsen, som kommittén anser erforderliga.

Plenum i förvaltningsärenden.

Kommittén har i detta afseende redan framställt förslag rörande dels plenum i förvaltningsärenden och dels rörande den afdelningschef tillkommande befogenhet att självständigt vidtaga vissa åtgärder och meddela beslut.

Plenum i personalärenden.

Frågor om antagande, befordran, afskedande och entledigande äfvensom afsättning eller annan bestraffning af personal, i den mån sådana frågor äro föremål för styrelsens omedelbara handläggning eller dragas under dess pröfning, böra enligt kommitténs mening fortfarande såsom hittills föredragas och afgöras i plenum. I sådant plenum, hvilket såsom redan har antydts synes böra benämnas plenum i personalärenden, böra deltaga generaldirektören, souschefen och samtliga afdelningschefer. Ordförande i personalplenum är i generaldirektörens frånvaro souschefen. Äro både generaldirektören och souschefen frånvarande, torde, med ändring af hvad som nu vid generaldirektörens frånvaro äger rum, den äldste i tjänst varande afdelningschefen böra öfvertaga ordförandeskapet, där Kungl. Maj:t icke annorlunda förordnar. För att styrelsen i dylikt plenum skall vara beslutmässig bör erfordras, att jämte ordföranden minst en afdelningschef utom föredraganden är närvarande. Beträffande sättet för afgörandet af de ärenden, som handläggas i sådant plenum, anser kommittén, att — i motsats mot hvad som föreslagits i fråga om sättet för ärendenas afgörande i förvaltningsplenum — generaldirektören eller den, som eljest är ordförande i plenum, skall äga ensam beslutanderätt, med undantag endast beträffande bestraffningsfrågor. Hvad angår dessa sistnämnda frågor, anser kommittén på skäl, som redan anförts till stöd för kommitténs förslag, att inom distriktsförvaltning bestraffningsfrågor skola afgöras efter omröstning med utslagsröst för distriktschefen (sid. 119), att jämväl i styrelsens personalplenum dessa frågor skola afgöras efter omröstning mellan de i plenum närvarande, därvid såsom styrelsens beslut skall gälla den mening, hvarom flertalet förenat sig, eller vid lika röstetal den mening, som af ordföranden biträdes. Angående öfriga i personal-

Digitized by Google

plenum förekommande frågor finner kommittén såsom nyss nämnts däremot icke skäl att frångå grundsatsen om generaldirektörens rätt att ensam besluta, hvilken rätt naturligtvis i generaldirektörens frånvaro tillkommer ordföranden i plenum.

Afgörandet af byråmål.

I fråga om de ärenden, som för närvarande afgöras af generaldirektören i närvaro endast af föredraganden, eller så kallade byråmål, har redan omförmälts den rätt att besluta i sådana ärenden, som vid generaldirektörens frånvaro eller på hans anmodan bör tillkomma souschefen. Vid såväl generaldirektörens som souschefens frånvaro skall enligt kommitténs mening den äldste i tjänst varande afdelningschefen äga att afgöra sådana, till hans egen afdelning hörande mål i närvaro af annan afdelningschef, som af honom för sådant ändamål tillkallas. Öfriga byråmål skola, då såväl generaldirektören som souschefen äro frånvarande, föredragas af vederbörande afdelningschef för den äldste i tjänst varande afdelningschefen, som därvid äger beslutanderätt. I öfrigt föreslår kommittén i fråga om dessa mål ingen ändring.

Nu gällande bestämmelser om skyldighet för afdelningschef att i vissa fall till protokollet låta anteckna sin mening gäller naturligtvis jämväl, då äldste i tjänst varande afdelningschef är ordförande i personalplenum eller afgör byråmål.

Samråd mellan afdelningschefer före föredragning.

Med afseende å ärendenas beredning anser kommittén, att i arbetsordningen bör föreskrifvas, att, om ett ärende berör flera afdelningars verksamhetsområden, samråd skall äga rum mellan föredraganden och vederbörande afdelningschef eller afdelningschefer, så att föredraganden vid föredragningen kan angifva de olika meningar, som till äfventyrs kunnat göra sig gällande i frågan.

Handläggning af militära ärenden.

Beträffande handläggningen inom järnvägsstyrelsen af frågor, som röra statens järnvägars användande för militära ändamål, anser kommittén sig i visst afseende böra föreslå en förändring. Dessa ärenden föredragas af chefen för trafikafdelningen, sedan de å den till denna afdelning hörande militärbyrån undergått erforderlig beredning. Kommittén anser det vara nödvändigt, att redan under fredstid må förekomma något af det nära samarbete mellan generalstaben och järnvägsstyrelsen, som vid krigstillfälle måste äga rum. För sådant ändamål, och särskildt för att chefen för generalstabens kommunikationsafdelning skall förberedas för sitt för krigstillfälle afsedda inträde i järnvägsstyrelsen, bör denne äga att vara närvarande i järnvägsstyrelsen vid afgörande af viktigare frågor rörande

Digitized by Google

trupptransporter i fredstid och järnvägarnes krigsförberedelse, därvid han bör hafva rätt att deltaga i styrelsens öfverläggningar, men ej i dess beslut. Chefen för generalstabens kommunikationsafdelning skall för detta ändamål underrättas, då sådana ärenden, som nyss nämnts, af styrelsen skola afgöras, hvilket väl torde komma att äga rum i plenum i förvaltningsärenden.

Underskrift å utgående expeditioner.

Genom de förändringar i styrelsens sammansättning i olika fall, som kommittén föreslagit, föranledas vissa förändringar jämväl i fråga om sättet för utgående expeditioners undertecknande. Är generaldirektören närvarande, såväl då beslut fattas, som då expeditionen afgår, undertecknas såsom nu skrifvelser och utlåtanden, som till Kungl. Maj:t aflåtas, af generaldirektören och de ledamöter, som i ärendets afgörande deltagit — och således, om ärendet föredragits i förvaltningsplenum, af generaldirektören, souschefen, fullmäktige och vederbörande afdelningschef — med utmärkande därvid af hvem som varit föredragande. Öfriga expeditioner i ärenden, som föredragits i generaldirektörens närvaro, underskrifvas af honom jämte föredraganden. Är generaldirektören hindrad att underteckna expeditionen i ärende, som inför honom föredragits, undertecknas den i hans ställe af souschefen eller den, hans tjänst förrättar, med iakttagande därvid att ofvanför namnen tecknas: »På järnvägsstyrelsens vägnar».

Expedition, ställd till Kungl. Maj:t i ärende, som i generaldirektörens frånvaro afgjorts i förvaltningsplenum, undertecknas enligt den förut gifna regeln af alla dem, som deltagit i beslutet, därvid i det fall att jämväl souschefen varit frånvarande, ofvan namnen tecknas: »Under generaldirektörens frånvaro». Expedition i andra ärenden, som afgjorts af souschefen i generaldirektörens frånvaro, liksom också expedition i sådant ärende, som souschefen på anmodan af generaldirektören afgjort, då generaldirektören varit i tjänst, undertecknas af souschefen och föredraganden, med iakttagande, att ofvanför namnen tecknas: »På järnvägsstyrelsens vägnar». Har jämväl souschefen varit frånvarande, undertecknas expedition i sådant ärende, som afgjorts i förvaltningsplenum, därest expeditionen ej är ställd till Kungl. Maj:t, äfvensom expedition i annat sådant ärende, i hvars afgörande äldste i tjänst varande afdelningschef deltagit, af denne och föredraganden eller, om ärendet föredragits af äldste afdelningschefen, af denne och den afdelningschef, som vid ärendets afgörande, särskildt tillkallats, med iakttagande att ofvanför namnen tecknas: »Under generaldirektörens frånvaro».

Samtliga ofvan afsedda expeditioner skola, såsom nu är gällande, jämväl kontrasigneras af vederbörande byrådirektör, med undantag af anordningar och anvisningar, hvilka skola kontrasigneras af kamreraren.

Digitized by Google

Kommittén får alltså, på grund af hvad kommittén anfört, hemställa, *Kommitténs hemställan.*

att, med ändring af § 20 i gällande instruktion, måtte stadgas, att frågor om antagande, befordran, afskedande och entledigande äfvensom afsättning eller annan bestraffning af personal, i den mån sådana frågor äro föremål för styrelsens omedelbara handläggning eller dragas under dess pröfning, skola afgöras i plenum i personalärenden;

att, med ändring af § 17 i gällande instruktion, måtte stadgas, *dels* att i sådant plenum skola deltaga generaldirektören, souschefen och samtliga afdelningschefer, *dels* att i generaldirektörens frånvaro souschefen och, om äfven han är frånvarande, äldste i tjänst varande afdelningschef skall, därest Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnat, i generaldirektörens ställe vara ordförande i sådant plenum, *dels* att beslut må i sådant plenum fattas, då utom ordföranden minst två afdelningschefer äro närvarande, *dels ock* att, då i personalplenum afgöras frågor rörande bestraffning af personal, beslut skall fattas efter omröstning mellan de i beslutet deltagande, därvid såsom styrelsens beslut skall gälla den mening, hvarom flertalet förenat sig, eller vid lika röstetal den mening, som af ordföranden biträdes;

att, med ändring af hvad i sådant afseende finnes föreskrifvet i § 24 af instruktionen, måtte stadgas, att, då såväl generaldirektören som souschefen äro frånvarande, sådana ärenden, som äro af beskaffenhet att eljest afgöras af generaldirektören i närvaro endast af föredraganden, skola, där Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnat, afgöras af äldste i tjänst varande afdelningschef i närvaro af föredragenden eller, därest ärendet tillhör hans egen afdelning, i närvaro af annan afdelningschef, som af honom för ändamålet tillkallats;

att bestämmelsen i § 18 af nu gällande instruktion rörande ledamots skyldighet att till protokollet låta anteckna skiljaktig mening måtte utsträckas att vinna tillämpning jämväl i de fall, då äldste i tjänst varande afdelningschef afgör ärende i personalplenum eller i närvaro af allenast föredraganden eller tillkallad afdelningschef;

att i arbetsordningen måtte intagas bestämmelse därom, att, då ett ärende berör flera afdelningars verksamhetsområden, föredraganden, innan ärendet föredrages, skall i frågan samråda med vederbörande afdelningschef eller afdelningschefer;

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att, då

Digitized by Google

i järnvägsstyrelsen afgöras viktigare frågor rörande trupptransporter i fredstid och krigsförberedelsen, chefen för generalstabens kommunikationsafdelning skall äga att vara närvarande, med rätt för honom att deltaga i öfverläggningen men ej i beslutet; samt

att i instruktionen måtte intagas bestämmelser om sättet för expeditioners undertecknande och kontrasignerande i enlighet med hvad här ofvan i sådant afseende för olika fall närmare angifvits.

Förenklade arbetsmetoder inom järnvägsförvaltningen.

I sammanhang med frågan om sättet för ärendenas föredragning och afgörande m. m. i styrelsen torde kommittén lämpligen böra framställa sitt förslag till förändrade anordningar med ändamål att bereda de till vederbörande järnvägsmyndigheter inkommande ärendena en snabb och affärsmässig gång och behandling.

Det ligger i sakens natur, att de bestämmelser, som härutinnan böra meddelas, så godt som undantagslöst höra till den arbetsordning, som af järnvägsstyrelsen skall utfärdas. Kommittén anser sig därför böra begränsa sig till att lämna några antydningar rörande de allmänna grunderna för ett förenkladt arbetssätt; och vill kommittén tillika framhålla vikten af, att de förändrade arbetsmetoderna komma till användning minst lika mycket i distrikts- och lokalförvaltningarna som i centralförvaltningen.

Diariiföringen.

Beträffande då först förandet af diarier, föredragningslistor, expeditionslistor o. d. inom järnvägsstyrelsen anser kommittén, att intet ärende bör diariiföras i mer än *ett* diarium. Härutinnan är kommittén alldeles ense med 1902 års löneregleringskommitté. Sistnämnda kommitté tänker sig ett enda diarium, hvilket dock, där så finnes lämpligt, skulle kunna efter olika slag af ärenden eller efter annan grund fördelas i särskilda afdelningar. Äfven härom är nu förevarande kommitté ense med 1902 års kommitté, förutsatt att de olika afdelningarne af diariet icke behöfva föras på ett och samma ställe. Ty för ett stort verk som järnvägsstyrelsen är det uppenbarligen till gagn, att diarierna äro lätt tillgängliga för dem, som arbeta med de diariiförda ärendenas handläggning.

Den för järnvägsstyrelsen lämpligaste anordningen är därför, att diarier föras särskildt för hvarje byrå, och bör på framtida utveckling bero, om diarierna på byråerna skola ytterligare sönderdelas. Den hufvudsakligaste synpunkten är nämligen att hafva alla hjälpmedel vid arbetet, diarier, handlingar, äldre koncept o. d., så samlade som möjligt och lätt tillgängliga för de arbetande.

Den allmänhet, som söker upplysningar angående afgjorda eller under

Digitized by Google

handläggning varande ärenden, behöfver icke blifva lidande på denna anordning. Registratorn skall fortfarande öppna all inkommande post och emottaga, hvad allmänheten har att direkt inlämna till järnvägsstyrelsen. Han skall fördela ärendena till de olika byråerna (diariiföringsställena), och han får på detta sätt en sådan kännedom om arbetsfördelningen i verket, att han i de flesta fall kan gifva omedelbar anvisning åt dem, som fråga efter målens gång. Dessutom bör i denna del lättnad beredas allmänheten genom inrättande af de ur många andra synpunkter — icke minst för de högre tjänstemännens relativa ostördhet i arbetet — önskvärda upplysningskontoren inom skilda afdelningar af styrelsen.

Ett enda undantag från bestämmelsen om målens diariiförande allenast en gång synes kommittén böra förekomma, nämligen för kungliga bref och remisser. För att underlätta den kontroll, verkets chef bör föra däröfver, att de från Kungl. Maj:t ankomna ärendena behandlas med största möjliga skyndsamhet, föres för närvarande öfver dylika bref och remisser ett särskildt diarium af generaldirektörens amanuens. Befrias registratorn från annan diariiföring, torde detta registreringsarbete, hvars nytta nog är obestridlig, kunna utföras af honom, innan dessa ärenden införas i de olika byrådiarierna.

Icke alla inkomna ärenden böra föras in i diarierna. Först och främst torde man kunna än vidare utsträcka, hvad som redan nu sker, nämligen att särskilda liggare föras öfver vissa grupper af ofta förekommande ärenden. Men det är därvid väl att märka, att dessa ärenden då icke få därjämte införas i de vanliga diarierna, utan skola de redan hos registratorn afskiljas från diariimålen. Dessutom bör man, för vinnande af större enkelhet, gå öfver till att i betydligt större utsträckning än nu sker alldeles underlåta all diariiföring af enklare ärenden. Om på de olika byråerna finnas bestämda förvaringsplatser för enklare saker, där allt, som kommer in, i tur och ordning inlägges, så torde redogörelse för sakernas innehåll och handläggning icke nödvändigt behöfva återfinnas i ett diarium. Hvilka ärenden, som böra på detta mera summariska sätt handläggas, måste vara noggrant angifvet i arbetsordningen.

Ur affärsmässighetens synpunkt är — frånsedt arbetsbesparingen — den tidsvinst, som står att erhålla genom en mera praktisk lösning af diariiföringsfrågan, långt ifrån oväsentlig. Som det nu är ställdt, går i regel den första dagen åt för ärendenas diariiförande och genomseende af öfverordnade tjänstemän. Den största förseningen sker därvid naturligt nog genom samtliga ärendens införande i en och samma diariibok. Och det är närmast denna försening, som skulle tagas bort genom den nya

Digitized by Google

anordningen. Däremot bör man icke söka vinna tid genom att taga bort ärendenas föregående genomseende af chef och föredragande.

Sättet för handlingars förvarande.

Samma skäl, som tala för diariets bortflyttande från ett centralställe, medföra ock, att de i styrelsen handlagda ärendena böra, åtminstone under en afsevärd tid efter deras afgörande, förvaras byråvis och icke — såsom nu — i ett centralt arkiv. För ärenden af större vikt eller fortlöpande beskaffenhet bör man därvid gifvetvis öfvergå till det moderna dossiersystemet, hvilket numera får anses vara, jämväl genom försök i järnvägsstyrelsen, så kändt, att någon särskild redogörelse för detsamma icke här erfordras. Fördelen att i ett band hafva allt, som förut förekommit i ett ärende, såväl inkommande skrifter som ock alla förekommande koncept, i tidsföljd ordnadt på ett ställe, är ju påtaglig, och en dylik anordning tidsbesparande. Men man bör å andra sidan icke gå för långt i hopbringandet af akter; oviktiga eller ytterst sällan återkommande saker böra icke få göras till akter i denna mening. För dem måste ett enklare förvaringssätt anordnas. Om allt detta bör arbetsordningen lämna noggrann föreskrift.

Föredragningslistor m. m.

Om dessa anordningar komma till stånd, böra utan vidare expeditionslistor och fördelningslistor kunna försvinna. Kommittén anser jämväl, att föredragningslistor kunna inskränkas till att omfatta ärenden, föredragna i plenum. Det var ett stort steg, då de gamla protokollen i de centrala verken började ersättas med kortfattade föredragningslistor; men tiden är helt visst nu inne att göra den ytterligare förenklingen, att byråmål må kunna föredragas, utan att en lista öfver dem upprättas. Byråmålen, som afgöras af chefen i närvaro endast af föredraganden, äro för det mesta af löpande och ofta af brådskande natur, och då kan mer än en gång genom tvånget att göra upp en lång lista, till olägenhet för ärendet, ett tillfälle till föredragning gå förloradt. Tillräcklig anteckning om målets föredragning bör kunna ske i diariet och eventuellt å själfva den föredragna handlingen.

Hos de underordnade järnvägsmyndigheterna böra dessa förenklingar jämväl i största möjliga utsträckning komma till tillämpning.

Skrifsättet m. m.

Den för ett ärendes afgörande nödiga utredningen kan i många fall göras enklare än nu sker. Där upplysningar behöfvas från stationer och underordnade befattningshafvare, böra de kunna införskaffas utan anlitande af mellanställda myndigheter. Muntliga förfrågningar, direkt eller medelst telefon, kunna ersätta många bref; och i andra fall kunna praktiska formulär till meddelanden med eller utan själfkopiering användas.

Digitized by Google

Skrifvelser, innefattande järnvägsstyrelsens beslut, och öfverhufvud all skriftväxling inom verket böra kunna affattas betydligt enklare än nu. Tryckta formulär till ifyllning böra användas i större utsträckning än för närvarande; och i de flesta fall, då en expedition affattats enligt formulär, bör i stället för koncept användas en anteckning, att besked meddelats enligt formulär n:r . . . I vissa ärenden t. ex. tjänstledighetsansökningar kunna på ett och samma pappersark finnas tryckta formulär för samtliga i ärendet förekommande framställningar, yttranden och beslut.

Där formulär icke lämpar sig, bör man se till, om icke saken kan bringas till slut allenast genom en aktpåskrift, af hvilken i händelse af behof kopia tages före afsändandet. Härvid bör uppmärksammas, att det visst icke är nödvändigt, att alla handlingar slutligen stanna hos järnvägsstyrelsen. En med aktpåskrift försedd handling kan i många fall lika väl stanna t. ex. hos en distriktsförvaltning. I detta hänseende kan hela järnvägsförvaltningen godt betraktas som en organisatorisk enhet och hufvudvikten läggas därpå, att man vet, hvar handlingen står att finna.

Då svårighet möter att inskränka sig till en aktpåskrift, torde med modern affärsmässighet öfverensstämma, att den, som affattar brefvet, utskrifver detta direkt, således utan koncept, hvarefter brefvet på vanligt sätt kopieras. Om ärendet är sådant, att det tillhör en akt, blir det således kopian, som kommer att häftas in i dossiern. Det medgifves, att detta förfaringssätt med direkt utskrifning och kopiering i stället för koncept och renskrifning är tämligen främmande för nuvarande åskådningssätt inom statsförvaltningen, men det är helt visst icke svårt att genomföra, helst i samband med en annan grundsats, nämligen att man bör, såsom onödigt betungande i ett kommunikationsverk, afstå från en alltför ingående »filning» på uttrycken i utgående expeditioner. Det ökade ansvar, som på detta sätt kommer att läggas på de underordnade tjänstemännen, kommer otvifvelaktigt att bära goda frukter i ökadt intresse och därmed skärpt arbetsförmåga hos dessa. Enstaka, erforderliga rättelser i en dylik egenhändig expedition medföra ju ingen olägenhet; och blifva ändringarna mera omfattande, får expeditionsförslaget tjäna såsom koncept.

Expeditioner genom aktpåskrifter eller användande af formulär böra kunna användas äfven vid skriftväxling med andra ämbetsverk; och kommittén har anledning förmoda, att äfven vid besvarande af kungliga remisser ett dylikt förenkladt skrifsätt kan komma att anses vara på sin plats. Däremot torde affärsmässigheten kräfva en viss försiktighet vid korrespondens med allmänheten. En person, som finge igen sin egen skrift med en aktpåskrift, skulle måhända däri spåra ett mot affärskutym stridande utslag af ringaktning.

Digitized by Google

I de fall — och de blifva naturligtvis isynnerhet i början långt ifrån få — då koncept fortfarande måste uppsättas och renskrifvas, ligger det stor vikt på, att affattningen blifver kort. Allt onödigt upprepande af hvad förut förekommit bör uteslutas och ersättas af ett enkelt åberopande af senaste skrifvelsen, i många fall genom ifyllande af formulärtryck å brefpapperet eller dylikt. Den vid uppsättningen arbetande tjänstemannen bör söka att uttrycka sig med så stor korthet, som är förenlig med tydlighet och till åstadkommande af en enkel, från så kallad »kurialstil» befriad framställning. Sedan ett skäligt mått af förmåga i denna riktning blifvit uppnådt, bör den uppsatta expeditionen så litet som möjligt justeras af öfverordnade, på det att den för verkets framtid så viktiga ansvarskänslan hos de yngre i verket måtte få en starkare näring. För detta ändamål bör äfven hvarje koncept bära den uppsättande tjänstemannens signatur.

I den mån de biträdande tjänstemännen på detta sätt förvärfva större vana vid och färdighet i uppsättning, kan man våga antaga, att styrelsens ledamöter kunna mer och mer komma ifrån det för deras öfriga verksamhet nog så hinderliga egna uppsättningsarbetet. Nästa steg vore förvisso att för längre uppsättningar använda den moderna formen af stenografering och maskinutskrift i förening.

Det händer ofta under ett ärendes gång, att afskrifter måste tagas, t. ex. då det är fråga om en bestämmelse, som utgår från styrelsen genom distriktsförvaltningar och inspektioner till stationerna. Det skulle då i hög grad påskynda expeditionen och lindra arbetet, om redan vid första renskrifningen det erforderliga antalet afskrifter toges genom någon af de moderna metoderna för mångfaldigande af skrift och dessa afskrifter därefter för behörig fördelning åtföljde expeditionen.

Tryckta meddelanden.

I anledning af klagomål, som försports rörande svårigheten att i den stora samlingen af järnvägsstyrelsens cirkulär finna reda på gällande bestämmelser och att öfver hufvud taget afgöra, hvilka särskilda i cirkulären meddelade bestämmelser fortfarande äro i gällande kraft, har kommittén förskaffat sig upplysningar i detta hänseende och därvid inhämtat följande.

Järnvägsstyrelsen har under början af år 1907 från trycket utgifvit *Kungl. järnvägsstyrelsens ordersamling*, utgörande hufvudsakligen en sammanfattning af dels gällande bestämmelser i styrelsens cirkulär n:r 1—1646 och serien A n:r 1—636 och dels sådana gällande föreskrifter i cirkulär serien B (till och med n:r 827), som äro tillämpliga under någon längre tid.

Denna ordersamling, som sålunda innefattar alla gällande föreskrifter, hvilka icke äro meddelade i instruktioner, reglementen eller dylikt, är försedd med innehållsförteckning, kronologisk förteckning, förteckning å alla

Digitized by Google

gällande instruktioner m. m. (särtrycksförteckning) samt utförligt sakregister.

Ordersamlingen innehåller tillika meddelande, huru order, som hädanefter utfärdas, komma att ställas i samband med den nu utgifna samlingen, samt underrättelse, att meddelanden, som anses icke böra inflyta i ordersamlingen, komma att kungöras genom en publikation, benämnd: »Bihang till kungl. järnvägsstyrelsens ordersamling».

Det är gifvet, att en betydlig lättnad vunnits genom utgifvandet af denna ordersamling. Kommittén har icke heller något förslag att framställa i denna del. Det synes blott vara värdt att taga i öfvervägande, om icke en hel del af de meddelanden, som nu gå i särskilda skrifvelser, t. ex. underrättelser om åtskilliga personalärenden såsom utnämningar, förflyttningar o. d., skulle kunna tillkännagifvas i tryck, vare sig i nämnda bihang eller i en form, som mera liknade en officiell tidskrift med regelbundna, täta utgifningstider eller med publicerande i mån af behof.

Tid för ärendenas uppsättning m. m.

De föreslagna förenklingarna skulle otvifvelaktigt påskynda ärendenas gång inom järnvägsförvaltningen. Till yttermera visso kan i arbetsordningen intagas en allmän föreskrift om den längsta tid, som får användas för ett ärendes uppsättning, utan att anstånd behöfver begäras, i förening med bestämmelse om ofta återkommande, af de högre tjänstemännen verkställd pröfning af förteckningar öfver oafgjorda ärenden. Man bör ock fortsätta på den redan inslagna vägen att genom tryckta brefkort underrätta allmänheten om mottagandet af framställningar, som icke genast kunna besvaras. Och slutligen bör noggrann tillsyn hållas därå, att underordnade myndigheter icke utan tillstånd öfverskrida allmänt eller särskildt fastställda tider för besvarande af remisser eller förfrågningar.

Det mesta af hvad kommittén anfört i fråga om skrifarbetets vederbörliga begränsning gäller i tillämpliga delar jämväl för distrikts- och lokalförvaltningarna, med iakttagande däraf att ju längre ned man kommer inom förvaltningen, desto mer bör man kunna använda den muntliga formen för meddelanden och låta den skriftliga komma alltmer i andra rummet, så snart det ej för trafiksäkerhetens skull bör finnas otvetydiga bevis om hvad som blifvit meddeladt och svaradt. Man bör ej heller någonsin lämna ur sikte, att det är en påtaglig fördel för verkets gång, ju mindre tid de underordnade myndigheterna behöfva använda till skrifning.

Gifvet är, att till ett fullständigt förslag till förbättrade arbetsmetoder inom järnvägsförvaltningen äfven borde höra uttalanden i fråga om utsträckt arbetstid inom verket och om begränsning i tjänstemännens sysselsättning med annat arbete än det, som följer med tjänsten. I denna del

Digitized by Google

har dock, enligt hvad kommittén inhämtat, statsjärnvägarnas löneregleringskommitté afgifvit behöfliga yttranden och förslag.

Kommitténs hemställan.

Under åberopande af hvad kommitten sålunda anfört, får kommittén hemställa,

att, genom bestämmelser i arbetsordningen eller eljest, förenklade arbetsmetoder måtte genomföras inom järnvägsförvaltningen i enlighet med de af kommittén här ofvan i sådant afseende angifna grunddragen.

Förändring i personaluppsättningen inom styrelsens afdelningar.

Kommittén öfvergår nu till behandling af frågan om de förändringar beträffande den å de särskilda afdelningarna inom styrelsen anställda personalen, som kommittén finner vara af behofvet påkallade.

I trots af den af kommittén föreslagna öfverflyttningen från styrelsens till distriktsförvaltningarnas handläggning af en mängd ärenden måste det göra sig gällande ett starkt behof af ökning af de inom styrelsen fast anställda befattningshafvarne med de kvalifikationer, att de kunna verksamt deltaga i beredningen af de stora och svårlösta frågor, som det alltid måste tillkomma styrelsen att handlägga. Då kommittén ansett sig böra föreslå, att afdelningschefernas antal ökas allenast med en, är det klart, att en väsentlig förstärkning måste ske i de arbetskrafter med fast anställning, som nu förefinnas å de olika styrelseafdelningarna. Afdelningscheferna i styrelsen, hvilka varit inkallade till kommittén för afgifvande af upplysningar uti bland annat nu förevarande fråga, hafva också hvar för sig skarpt framhållit behofvet af ökade arbetskrafter inom styrelsen af den art, som nyss nämnts; och kommittén, som visserligen icke ansett sig kunna i alla afseenden tillmötesgå dessa önskningar, har dock, på sätt här nedan under hvarje särskild afdelning skall angifvas, sökt att få det behof tillfredsställdt, som oafvisligen gör sig gällande. Kommittén vill emellertid förutskicka den anmärkningen, att kommitténs förslag i vissa fall afser endast en öfverflyttning på ordinarie stat af befattningshafvare, hvilka styrelsen antingen efter Kungl. Maj:ts särskilda medgifvande eller ock med den befogenhet, som tillkommer styrelsen att antaga sakkunniga biträden för handläggning af vissa grupper af ärenden, anställt på extra stat, och hvilkas fästande vid förvaltningen såsom ordinarie befattningshafvare kommittén finner vara af behofvet påkalladt.

Administrativa afdelningen.

Beträffande styrelsens *administrativa* afdelning får kommittén erinra därom, att å dess byrå, den administrativa byrån, finnas, förutom be-

Digitized by Google

fattningshafvare med lägre aflöning än notarie, anställda en byrådirektör, en notarie och ombudsman, en notarie (från och med år 1907) samt en registrator och aktuarie. Antalet ärenden, som handläggas å denna afdelning, är visserligen icke så stort som å öfriga afdelningar, men har dock afsevärdt stigit. Sålunda utgjorde antalet å denna afdelning handlagda mål 387 under år 1895, men hade under år 1906 ökats till 1,343. Härvid är särskildt att beakta, hurusom de ärenden, som komma på administrativa afdelningens handläggning, ofta nog äro af mera omfattande beskaffenhet än å andra afdelningar.

Å administrativa afdelningen beredas och föredragas nämligen bland andra de omfattande ärenden, som röra förvaltningen i allmänhet, såsom förslagen till kostnads- och arfvodesstater, frågor om de på grund af inrättande af nya tjänster eller af andra omständigheter påkallade ändringarna i och tilläggen till gällande instruktion och aflöningsreglemente äfvensom så kallade anmärkningsmål, hvilka senare ofta nog äro af en synnerligen besvärlig och tidsödande beskaffenhet. Administrativa afdelningen har ock att handlägga en hel del andra ärenden af betydelsefull och besvärlig beskaffenhet såsom frågor angående koncessioner åt enskilda järnvägsbolag och ändringar i villkoren för redan medgifna sådana koncessioner, hvartill kommer utarbetandet af förslag till utlåtanden öfver en stor del af de kungliga remisser af olika slag, som inkomma till järnvägsstyrelsen. I afseende å dylika remisser anser kommittén sig böra erinra därom, att under de senare åren afdelningen haft att handlägga remisser rörande sabbatshvilekommitténs och läroverkskommitténs betänkanden, i hvad dessa afsågo statens järnvägar, rörande besvär af enskilda järnvägsbolag angående deras beskattning, rörande inköp för statens räkning af enskilda järnvägar och rörande statslån i vissa fall åt dylika järnvägar.

Enligt § 32 i gällande instruktion för järnvägsstyrelsen åligger det vidare den administrativa byrån bland annat att uppsätta skrifvelser och öfriga expeditioner i ärenden, som på annan afdelnings föredragning afgjorts i plenum, för såvidt icke koncept från vederbörande afdelning aflämnats, äfvensom att föra protokoll i dylika mål, då sådant skall förekomma. Kommittén har inhämtat, att dessa bestämmelser af praktiska skäl upphört att tillämpas. Det synes ock kommittén uppenbart, att desamma icke heller vidare böra komma till tillämpning. Om det också tidigare, då ärendenas antal i styrelsen var betydligt mindre, kunde anses vara lämpligt, att, på sätt äfven förekommit annorstädes inom kommunikationsverken, den administrativa byrån utgjorde så att säga en för hela styrelsen gemensam korrespondensbyrå, är det dock

Digitized by Google

gifvetvis numera vida lämpligare ur synpunkten af expeditionernas snabbhet och sakliga riktighet, att hvarje afdelning besörjer sina egna expeditioners och protokolls affattande. Ifrågavarande stadganden böra därför enligt kommitténs mening uteslutas ur instruktionen.

Å andra sidan lärer det, enligt hvad kommittén inhämtat, inom styrelsen förekomma, att ärenden, hvilka höra till mer än en afdelnings område, ofta nog öfverlämnas till den administrativa afdelningen för föredragning och expediering. Detta förfaringssätt synes icke hafva tillräckligt stöd i gällande instruktion, såvida icke ärendet rör alla afdelningarna, då ju ärendet kan sägas röra »förvaltningen i allmänhet» och på denna grund enligt § 27 i instruktionen faller under administrativa afdelningens handläggning. Den i § 27 likaledes förekommande bestämmelsen, att till administrativa afdelningens handläggning höra jämväl ärenden, som icke enligt hvad i de följande paragraferna sägs, skola af annan afdelning handläggas, lärer icke kunna åberopas såsom stöd för omförmälda tillvägagångssätt. Det synes kommittén, att dylika blandade ärenden skulle vinna i snabbhet och säkerhet genom att handläggas inom den afdelning, dit ärendet hufvudsakligen hör, i samråd med den eller de öfriga afdelningar, hvilkas arbetsområden af ärendet beröras, såsom också nu i många fall sker. I tvifvelaktiga fall äger generaldirektören enligt § 31 att närmare bestämma fördelningen af ärendena mellan afdelningarna.

Genom tillämpning af bestämmelser i angifna riktning skulle en viss lättnad beredas administrativa byrån, helst de uppsättningar och föredragningar väl lära vara de besvärligaste, där sakkunskapen i detalj skall mer eller mindre för tillfället inläras från andra afdelningar inom verket. Därjämte skulle antalet af administrativa afdelningens ärenden icke oväsentligt minskas dels vid genomförandet af kommitténs förslag om öfverflyttning till distriktsförvaltningarnas afgörande af ärenden, som nu handläggas i styrelsen, och dels genom öfverförande, på sätt kommittén här nedan kommer att föreslå, till trafikafdelningens handläggning af en del ärenden, hvilka nu tillhöra administrativa afdelningen, men hvilka principiellt tillhöra trafikafdelningens arbetsområde.

Med hänsyn till omförmälda omständigheter har kommittén ansett behofvet af ytterligare arbetskrafter å administrativa afdelningen kunna tillfredsställas genom inrättandet af ytterligare en notariebefattning. En dylik befattning anser kommittén emellertid så mycket mera nödvändig, som någon hjälp vid handläggningen af byråns göromål i allmänhet icke kan, enligt hvad kommittén inhämtat, lämnas af den å byrån såsom ombudsman tjänstgörande notarien, på grund däraf att

Digitized by Google

de egentliga ombudsmansgöromålen i regel gifva honom full sysselsättning.

Beträffande denne sistnämnde tjänstemans ställning och aflöning har, enligt hvad kommittén inhämtat, statsjärnvägarnes löneregleringskommitté gjort erforderlig framställning.

Kommittén har här ofvan (sid. 177) föreslagit, att registratorn skulle föra diarium endast beträffande kungliga bref och remisser, i fråga om hvilka kommittén ansett, att ett gemensamt diarium bör förefinnas jämte afdelningsdiarierna. I samband med borttagandet af det gemensamma hufvuddiariet skulle naturligtvis skötseln och förvaringen af inkomna handlingar påläggas de olika afdelningarna, hvadan registratorns funktion som styrelsens aktuarie skulle upphöra. Alla till styrelsen inkommande bref böra emellertid fortfarande öppnas af registratorn, och han skall fortfarande mottaga af allmänheten direkt inlämnade handlingar samt på begäran meddela bevis rörande handlingars ingifvande. Han skall ock fortfarande ombestyra de inkomna ärendenas fördelning på de olika afdelningarna. I stället för hans nuvarande befattning såsom styrelsens aktuarie äfvensom hans handhafvande af styrelsens gemensamma diarium har kommittén tänkt sig, att åt honom skulle uppdragas att, jämte förandet af diariet öfver kungliga bref och remisser och vårdandet af styrelsens bibliotek, dels utöfva det direkta föreståndareskapet för styrelsens kansli dels ock handhafva utgifvandet af styrelsens ordersamling och andra publikationer.

Kommitténs hemställan.

Med afseende å hvad kommittén sålunda anfört beträffande styrelsens administrativa afdelning, får kommittén, under hänvisning till löneregleringskommitténs förslag beträffande förändrad tjänsteställning och aflöning för notarien och ombudsmannen, hemställa,

att ytterligare en notariebefattning måtte inrättas å administrativa byrån;

att styrelsens registrator och aktuarie, med bibehållande af sin likställighet i afseende å aflöning med styrelsens notarier, måtte erhålla den förändrade benämningen registrator;

att de i § 32 af instruktionen intagna bestämmelserna om åliggande för administrativa byrån att i vissa fall uppsätta skrifvelser och expeditioner samt föra protokoll i ärenden, som tillhöra annan afdelning, äfvensom att föra diarier öfver andra ärenden än dels dem, som tillhöra afdelningen, och dels kungl. bref och remisser, måtte ur instruktionen utgå; samt

Digitized by Google

att i instruktionen måtte intagas bestämmelse därom, att, då ett ärende berör två eller flere afdelningars verksamhetsområde, det skall handläggas å den afdelning, till hvars verksamhetsområde ärendet på grund af sin hufvudsakliga beskaffenhet hör, dock i samråd med den eller de afdelningar, hvilkas arbetsområden af ärendet beröras.

Banafdelningen.

Vid 1897 års omorganisation af statsbaneförvaltningen inrättades vid styrelsens *banafdelning* endast en byrå, banbyrån, hvarjämte arkitekten och telegrafdirektören skulle tillhöra denna afdelning. Genom nådiga kungörelsen den 21 december 1900 vidtogs en förändring i denna anordning i så måtto, att bankonstruktionsbyrån bildades genom utbrytning från banbyrån, och att en särskild elektroteknisk byrå inrättades med telegrafdirektören som byrådirektör. Å nu ifrågavarande tre byråer — banbyrån, bankonstruktionsbyrån och elektrotekniska byrån — äro med bortseende från funktionärer med lägre aflöning än notarie för närvarande anställda följande befattningshafvare, nämligen å banbyrån en byrådirektör och en byråingenjör samt en notarie, hvilken tjänstgör jämväl å de båda andra byråerna, å bankonstruktionsbyrån en byrådirektör och två byråingenjörer samt å elektrotekniska byrån förutom byrådirektören, som tillika fortfarande är telegrafdirektör, en byråingenjör. Banbyrån åligger bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af banärenden i allmänhet samt att utföra sådana ritningar och beräkningar för banbyggnader, hvilka icke åligga de båda öfriga byråerna. Bankonstruktionsbyrån åligger bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som angå bankonstruktioner, och att därvid utföra ritningar och beräkningar för de delar af banbyggnaden, som afse spår- och spårväxeldetaljer, brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanordningar å bana och stationer, äfvensom att anordna och öfvervaka broinspektionen samt i de fall, då sådant icke tillkommer elektrotekniska byrån, materialprofning och leveransbesiktning för banafdelningens räkning. Slutligen åligger det elektrotekniska byrån bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som angå elektriska telegraf- och telefonanläggningar, elektriska anläggningar för belysning och motordrift, blockeringar för signalväsendet m. m.

Förutom ofvannämnda funktionärer å ordinarie stat vid styrelsens banafdelning, har styrelsen för verkställande af de omfattande beräkningar, som erfordras vid konstruktionen af brobyggnaderna vid statens järnvägar, sedan flera år tillbaka såsom tekniskt biträde anställt en för ändamålet speciellt utbildad ingenjör. Dennes befattning har

Digitized by Google

icke ifrågasatts till öfverflyttning på ordinarie stat, hufvudsakligen af den anledning att dess innehafvare tjänstgör äfven för statens järnvägsbyggnaders räkning. Kommittén, som, där så kunnat ske, tillämpat den grundsatsen, att statsbaneförvaltningen bör genom erbjudande af de förmåner, som äro förenade med ordinarie anställning, fästa dugliga arbetskrafter vid statens järnvägar, har emellertid i detta fall funnit grundade skäl föreligga att åtminstone för närvarande icke öfverflytta ifrågavarande befattning på ordinarie stat.

Kommittén skall i det följande vid redogörelse för styrelsens maskinafdelning lämna utredning rörande en befattning, hvars innehafvare, en ingenjör med utbildning inom det metallurgiska området, har till uppdrag att verkställa undersökningar och profningar å leveranser af materialier af järn m. m. för såväl ban- som maskinafdelningens räkning. Men kommittén vill redan här uttala, att det enligt kommitténs mening skulle vara lämpligt att till maskinafdelningen öfverflytta bestyret med upphandling af viktigare, för banafdelningen erforderliga effekter, såsom räler med tillbehör af skarfjärn, bult och spik, telegraf- och stängseltråd, växeldelar, isolatorer m. m. Maskinafdelningen har i sin förrådsbyrå ett fullt lämpligt organ för handläggning af dessa ärenden.

De å banafdelningen handlagda ärendena utgjorde 228 år 1895. Redan år 1896 uppgick ärendenas antal till 1,798, hvilken ökning dock till stor del berodde på ändrad diariiföring. Sedan därefter de större nybyggnadsärendena frånskilts, utgjorde ärendenas antal å den ordinarie banafdelningen 968 år 1898 och 1,221 år 1906.

Med tillämpning af grundsatsen om beredande af ordinarie anställning åt den under alla förhållanden behöfliga personalen å styrelsens byråer, har kommittén ansett sig böra föreslå inrättande å bankonstruktionsbyrån af två nya befattningar, hvilkas innehafvare skulle tjänstgöra den ene å byråns underafdelning för signal- och säkerhetsanordningar och den andre å byråns underafdelning för öfriga ärenden, hvardera med aflöning i enlighet med hvad som kan blifva bestämdt för notarie inom styrelsen. Som skäl för denna kommitténs hemställan får kommittén — under erinran därom att de ärenden, som förekomma å denna byrå, så godt som uteslutande äro af den natur, att de måste handläggas centralt, d. v. s. inom styrelsen — framhålla, att för närvarande å byrån under byrådirektören och de nuvarande byråingenjörerna icke få anställas funktionärer med teknisk verksamhet och högre aflöning än ritare. Ritarne behöfva icke hafva aflagt högre teknisk examen, hvilket däremot är föreskrifvet för byråingenjörer. Ritarne i styrelsen åtnjuta

Digitized by Google

nu i aflöning lägst 2,100 kronor och högst 2,700 kronor, hvartill kommer dyrtidstillägg. Enligt löneregleringskommitténs förslag skulle, såsom kommittén inhämtat, i järnvägsstyrelsen finnas på stat i stället för nuvarande ritare både ritare och underingenjörer, hvilkas samtliga löneförmåner skulle utgöra för de förra lägst 2,100 kronor och högst 3,550 kronor och för de senare lägst 3,360 kronor och högst 4,700 kronor. Enligt lönekommitténs förslag skulle befattningshafvare i styrelsen af notariegrad i aflöning bekomma sammanlagdt lägst 4,620 kronor och högst 5,700 kronor om året.

Med hänsyn till de maktpåliggande och omfattande tekniska insikter kräfvande arbeten, som utföras å bankonstruktionsbyrån, synes det kommittén uppenbart, att å ifrågavarande byrå behöfvas två nya befattningshafvare med högre teknisk utbildning och med aflöning lika med notarie. Dessa befattningshafvare synas lämpligen böra benämnas byråingenjörer; och torde, för att åtskillnad skall erhållas mellan å ena sidan detta slag af byråingenjörer och å andra sidan de förutvarande byråingenjörerna med samma aflöning som kontorsföreståndare, de förra angifvas såsom byråingenjörer af andra klassen och de senare såsom byråingenjörer af första klassen.

Med afseende å den af kommittén förordade utflyttningen af ärenden från styrelsens till distriktsförvaltningarnas handläggning har kommittén däremot funnit någon ökning i de öfverordnade funktionärernas antal icke böra vidtagas i fråga om banbyrån.

Det har redan framhållits, att frågorna rörande bangårdsanläggningar vid de trafikerade banorna icke vidare böra, såsom i vissa fall hittills skett, handläggas af den för järnvägsbyggnaderna anställde öfveringenjören. Därjämte har kommittén uttalat den uppfattningen, att någon särskild afdelning icke bör för handläggningen af dessa ärenden inrättas inom styrelsen. Å andra sidan har kommittén funnit särskilda anordningar nödvändiga, för att dessa besvärliga och svårlösta frågor skola inom styrelsen erhålla en fullt tillfredsställande behandling. Kommittén har därför ansett, att för handläggning af frågor rörande omgestaltning eller nybyggnad af bangårdar vid de trafikerade statsbanorna bör inom banafdelningen inrättas en ny byrå, lämpligen benämnd bangårdsbyrån, med en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen, samt att redan från den nya organisationens trädande i kraft och tills vidare byrådirektören bör, mot åtnjutande af ett tilläggsarfvode, som skäligen synes böra bestämmas till ett belopp motsvarande skillnaden emellan byrådirektörs och afdelningschefs aflöning, förordnas att självständigt handlägga och inom

Digitized by Google

styrelsen föredraga sådana bangårdsärenden, som styrelsen beslutar att till honom öfverlämna.

Med stöd af hvad kommittén sålunda anfört i afseende å styrelsens banafdelning, får kommittén hemställa, *Kommitténs hemställan.*

att, förutom de nuvarande byråingenjörerna med samma aflöning som kontorsföreståndare, måtte i styrelsen få anställas byråingenjörer med samma aflöning som notarie;

att i instruktionen och aflöningsreglementet måtte, för erhållande af åtskillnad mellan dessa båda befattningshafvare, byråingenjör med kontorsföreståndares aflöning angifvas såsom byråingenjör af första klassen och byråingenjör med notaries aflöning såsom byråingenjör af andra klassen;

att vid bankonstruktionsbyrån måtte få anställas två byråingenjörer af andra klassen;

att en ny byrå för handläggning af ärenden angående omgestaltning eller nybyggnad af bangårdar vid de trafikerade statsbanorna måtte under benämningen bangårdsbyrån inrättas;

att å denna byrå måtte anställas en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen; samt

att byrådirektören å bangårdsbyrån måtte förordnas att mot åtnjutande af tilläggsarfvode, motsvarande skillnaden mellan afdelningschefs och byrådirektörs aflöning, självständigt handlägga och inom styrelsen föredraga sådana bangårdsärenden, som styrelsen beslutar skola till honom öfverlämnas.

Inom styrelsens *maskinafdelning* inrättades vid 1897 års omorganisation två byråer, maskinbyrån och förrådsbyrån. Jämlikt förutnämnda nådiga kungörelse den 21 december 1900 bildades med 1901 års ingång maskininspektionsbyrån genom utbrytning ur maskinbyrån. *Maskinafdelningen.*

De inkomna målens antal å maskinafdelningen utgjorde år 1895 309 och uppgick år 1906 till 1,700.

Med frånseende af tjänstemän med lägre aflöning än notarie finnas för närvarande å de till maskinafdelningen hörande byråerna anställda följande tjänstemän, nämligen å maskinbyrån en byrådirektör, en byråingenjör och en notarie, som tjänstgör jämväl å maskininspektionsbyrån, å sistnämnda byrå en byrådirektör samt å förrådsbyrån en byrådirektör, en byråingenjör och en notarie.

Maskinbyrån har till åliggande bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som röra maskinväsendet och

Digitized by Google

verkstädernas enhetliga förvaltning och icke tillhöra maskininspektionsbyrån, att utföra ritningar och beräkningar för den rullande materielens konstruktion samt att granska alla till byrån inkommande tjänsterapporter och hos afdelningschefen anmäla därvid förekommande anmärkningar. Maskininspektionsbyrån åligger bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som röra inspektion af rullande materiel, att kontrollera tillverkningen af sådan materiel för statens järnvägars räkning samt att enligt styrelsens bestämmande närmast utöfva den tillsyn öfver de enskilda järvägarnas rullande materiel, som tillkommer styrelsen. Slutligen åligger det förrådsbyrån bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som röra förrådsväsendet, att granska alla till byrån inkommande rapporter och hos afdelningschefen anmäla därvid förekommande anmärkningar, att verkställa fördelningen distrikten emellan af de förrådsartiklar, som af styrelsen upphandlas, samt att enligt styrelsens bestämmande verkställa inventeringar af distriktens såväl hufvud- som filialförråd.

Förutom de å maskinafdelningens olika byråer befintliga ordinarie befattningshafvarne äro därstädes å extra stat anställda några ingenjörer för handläggande af ärenden, som kräfva särskild sakkunskap. Sålunda finnes sedan början af år 1903 anställd en på det elektrotekniska området utbildad ingenjör med uppdrag att handlägga ärenden rörande förberedelserna för införande af elektrisk drift å statsbanorna. Såsom närmaste biträde åt denne är anställd ytterligare en elektrotekniskt utbildad ingenjör, hvadan det alltså på visst sätt redan nu finnes anordnad en särskild byrå för handläggande af ärenden rörande den elektriska försöksdriften.

För såväl ban- som maskinafdelningens räkning användes en på det metallurgiska området utbildad ingenjör. Denne, hvilken för närvarande är anställd vid banafdelningen, har sig uppdraget att verkställa undersökningar och profningar af materialier och effekter af järn, stål och koppar m. m., som upphandlas för statens järnvägars räkning. Ifrågavarande ingenjör har en metallurgiskt utbildad ingenjör till biträde. Vidare användes en på det kemisk-tekniska området utbildad ingenjör med uppdrag att för järnvägsstyrelsens räkning verkställa kemiska och fysikaliska undersökningar och profningar å leveranser af oljor, bränsleämnen, textil- och gummivaror, färgstofter, metaller och legeringar däraf m. m. Sistnämnde ingenjör har likaledes till sitt biträde en ingenjör med kemisk-teknisk utbildning.

För samtliga dessa mera tillfälligtvis antagna befattningshafvare, om hvilka kommittén nu yttrat sig, böra enligt kommitténs förmenande finnas

Digitized by Google

ordinarie befattningar. För handläggande af ärenden rörande den elektriska driften synes det kommittén lämpligt, att en särskild byrå inrättas, å hvilken bör anställas en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen. Kommittén har redan i det föregående framhållit, huru-som omständigheterna torde medföra, att denna byrå inom en icke långt aflägsen framtid kommer att svälla ut till en särskild afdelning inom styrelsen, tilläfventyrs med samtidiga inskränkningar i afseende å personaluppsättningen å andra styrelsebyråer. I anledning däraf skulle kunna ifrågasättas, att utvidgad befogenhet skulle tilläggas den å denna byrå anställde byrådirektören, i likhet med hvad ifrågasatts för byrådirektören å bangårdsbyrån. Kommittén har dock ansett detta för närvarande icke vara erforderligt; men så snart fråga föreligger om vattenfalls bebyggande i större utsträckning för järnvägens räkning, torde en sådan anordning som å bangårdsbyrån böra vidtagas jämväl i fråga om byrån för elektrisk drift.

Beträffande de befattningshafvare, som utföra de metallurgiska och kemisk-tekniska undersökningarna böra i aflöningsreglementets arfvodesstat vid förrådsbyrån upptagas arfvoden för dels två byråingenjörsbefattningar af första klassen och dels en byråingenjörsbefattning af andra klassen. Hvad dessa befattningar angår, anser sig kommittén emellertid icke böra lämna oanmärkt, att till följd af de nu för ändamålet anlitade ingenjörernas lefnadsålder det icke synes lämpligt att omedelbart vid den nya organisationens trädande i kraft med ordinarie innehafvare besätta de båda byråingenjörsbefattningarna af första klassen.

Å maskinbyrån äro ständigt sysselsatta tre samt å maskininspektionsbyrån två ingenjörer, hvilka, ehuru endast innehafvande ritares eller underingenjörs aflöning, omhänderhafva arbete af en beskaffenhet, som påkallar bättre löneförmåner. Sålunda äro de tre förstnämnda ingenjörerna sysselsatta med självständigt arbete, såsom konstruktioner, beräkningar och utredningar af profningsresultat med lokomotiv och vagnar m. m., samt de två senare med besiktningar af rullande materiel. Liksom förhållandet är å bankonstruktionsbyrån, få å nu ifrågavarande båda byråer för närvarande icke anställas under byrådirektörerna och de nuvarande byråingenjörerna andra ordinarie befattningshafvare med teknisk verksamhet än ritare. Kommittén har därför funnit sig böra framlägga förslag om inrättande af några nya byråingenjörsbefattningar af andra graden vid maskinbyrån och maskininspektionsbyrån, och torde dessa befattningar kunna för närvarande inskränkas till två vid maskinbyrån och en vid maskininspektionsbyrån.

Digitized by Google

Kommitténs hemställan.

Med afseende å hvad kommittén sålunda anfört ifråga om maskinafdelningen inom styrelsen och under erinran därom, att de inom samma afdelning förekommande tekniska ärendena i regeln äro af den beskaffenhet, att de fortfarande böra handläggas inom centralförvaltningen, hvadan någon öfverflyttning i nämnvärd grad af ärenden från denna afdelning till distriktsförvaltningarna icke af kommittén ifrågasatts, får kommittén hemställa,

att för handläggande af ärenden rörande elektrisk drift å statens järnvägar måtte inrättas en byrå, benämnd byrån för elektrisk drift;

att å denna byrå måtte anställas en byrådirektör och en byråingenjör af första klassen;

att för utförande af metallurgiska och kemisk-tekniska profningar och undersökningar måtte dels vid förrådsbyrån anställas en byråingenjör af andra klassen och dels i aflöningsreglementets arfvodesstat upptagas arfvoden för två byråingenjörsbefattningar af första klassen.

att vid maskinbyrån måtte anställas två byråingenjörer af andra klassen; samt

att vid maskininspektionsbyrån måtte anställas en byråingenjör af andra klassen.

Trafikafdelningen.

Inom *trafikafdelningen* anordnades vid 1897 års omorganisation två byråer: trafikbyrån och taxebyrån. I denna anordning vidtogs redan år 1902 den ändringen, att — i samband med anställande af en adjungerad ledamot i styrelsen för handläggning af ärenden rörande afgifter samt villkor i öfrigt för person- och godsbefordran — taxebyrån afskildes från trafikafdelningen och sålunda faktiskt ombildades till en särskild afdelning inom styrelsen. Genom nådig kungörelse den 30 juni 1905 inrättades vid trafikafdelningen en ny byrå, militärbyrån, hvilkens organisation i så måtto skiljer sig från styrelsens öfriga byråers, att i stället för byrådirektör tjänstgör å byrån med byrådirektörs befogenhet en förste militärassistent, hvilken är kapten på stat vid generalstaben. Som andre militärassistent tjänstgör jämväl en officer, hvilken skall vara kompaniofficer i aktiv tjänst vid armén. Båda dessa funktionärers hufvudsakliga aflöning utgår från armén. Å byrån är i öfrigt med aflöning af trafikmedel anställd, förutom tjänstehafvare med lägre aflöning, en notarie. Å trafikbyrån äro, oberäknadt funktionärer med lägre aflöning än notarie, anställda en byrådirektör och två notarier.

Trafikbyrån har till åliggande bland annat att tillhandagå afdel-

Digitized by Google

ningschefen vid beredning af ärenden, som angå den egentliga trafiken och icke tillhöra militärbyråns handläggning, och att därvid bland annat uppgöra slutliga förslag till ordinarie tidtabeller och till öfverenskommelser med främmande järnvägsförvaltningar angående gemensamt begagnande af vagnmateriel m. m., att likaledes biträda vid beredningen af ärenden rörande vagnfördelning, fria resor och transporter samt restitutioner af erlagda befordringsafgifter äfvensom att granska alla till byrån inkommande tjänsterapporter och hos afdelningschefen anmäla därvid förekommande anmärkningar.

Militärbyrån åligger bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som angå såväl statens som enskilda järnvägars användande för militära ändamål vare sig i fred eller krig, att förvara och vårda militära transportplaner och öfriga militära transporthandlingar, att underkasta nämnda planer erforderlig bearbetning äfvensom att årligen enligt styrelsens bestämmande genom viss personal revidera å distriktschefs- och trafikinspektörsexpeditioner samt enskilda järnvägars motsvarande expeditioner förvarade mobiliserings- och öfriga militära transporthandlingar samt hos afdelningschefen anmäla därvid förekommande anmärkningar.

Å trafikbyrån handlägges ett mycket stort antal ärenden. År 1895, innan taxeärendena flyttats från trafikafdelningen, utgjorde det sammanlagda antalet ärenden å hela trafikafdelningen 2,364. År 1898, från och med hvilket år taxeärendena bortflyttades, utgjorde antalet trafikbyråärenden 2,447. År 1905 uppgick antalet å trafikbyrån diariiförda ärenden till 4,237; och år 1906, sedan till följd af zontariffens genomförande en väsentlig minskning skett i antalet ärenden angående biljettrestitutioner och biljettprisnedsättningar, utgjorde ärendenas antal 4,051. I nu angifna tal äro icke inräknade de till ett högst betydligt antal uppgående ärenden af löpande natur, som afgöras genom telegram, korta skrifvelser i promemorieform eller muntliga besked. Den afsevärda del af byråns åligganden, som berör vagnfördelningen, innefattar sålunda ärenden, hvilka till det mesta afhandlas medelst telegraf samt icke diariiföras, och det långt öfvervägande flertalet ärenden, som afse tidtabellsväsendet, behandlas jämväl, utan att i diariet införas, medelst telegraf eller promemorior eller afgöras genom muntliga förhandlingar. Att detta oaktadt byråns ärendeantal är så afsevärdt, som ofvan angifvits, ådagalägger, att dess nuvarande arbetsbörda är för stor. Kommittén har också, såsom ofvan omförmälts, föreslagit utflyttande till handläggning å distrikten af en hel del å byrån hittills handlagda ärenden, af hvilka restitutionsärendena, som under år 1905 uppgingo

Digitized by Google

till 1,549, äro de talrikaste. De restitutionsärenden, som icke kunna sålunda öfverflyttas till distriktsförvaltningarnas afgörande, böra enligt kommitténs uppfattning öfverlämnas till den nya kommersiella afdelningen.

I fråga om trafikafdelningen vill kommittén föreslå, dels att trafikbyrån delas i två byråer, en för handläggande af ärenden af förvaltningsart och en för handläggande af tidtabells- och vagnfördelningsärenden samt därmed sammanhängande frågor af s. k. trafikteknisk art, och dels att å den senare byrån inrättas en byrådirektörs- och en notariebefattning, sistnämnda befattning för utöfvande af den närmaste skötseln af vagnfördelningsärendena. Det synes nämligen kommittén nödvändigt, att för handläggningen af de med stigande trafik och med utvecklingen af landets internationella förbindelser alltmera maktpåliggande tidtabellsärendena och för beredande till föredragning af de viktigare bland de ur ekonomisk synpunkt för statens järnvägar synnerligen betydande vagnfördelningsärendena inrättas en befattning med byrådirektörs aflöning, hvarigenom tillfälle beredes att för ärendenas behöriga skötsel förvärfva fullt kvalificerad arbetskraft. Jämväl synes det kommittén påkalladt, att för det mera direkta omhänderhafvandet af de löpande vagnfördelningsärendena tillsättes en funktionär med notaries aflöning.

Såsom ofvan antydts, synas en del ärenden såsom principiellt tillhörande trafikafdelningens arbetsområde böra, i den mån de icke komma att till distriktsförvaltningarnas handläggning öfverlämnas, flyttas från administrativa afdelningen till trafikafdelningen inom styrelsen. De ärenden, som sålunda böra öfverflyttas från administrativa afdelningen, äro frågor angående signalordning och säkerhetsföreskrifter, milkontrollärenden — i sammanhang hvarmed milkontoret bör inrangeras under trafikafdelningen — ärenden angående föreningsstationer och restaurationsväsendet samt frågor rörande försäljning af tidningar, frukt och dylikt å tåg, i väntsalar och å plattformer, då sistnämnda frågor beröra flera distrikt. De sålunda öfverflyttade ärendena, hvilka till sitt antal icke lära vara synnerligen betydande, skulle komma att handläggas å trafikbyrån, som sålunda skulle hafva att behandla samtliga trafikafdelningen tillkommande ärenden, hvilka icke åligga militärbyrån och icke heller tillhöra den grupp af ärenden angående tidtabellsväsendet och vagnfördelningen m. m., som skulle öfvertagas af den nya byrån, tidtabellsbyrån.

Chefen för generalstabens kommunikationsafdelning har, såsom ledamot af kommittén, i syfte att få ytterligare betonadt, att förste militär-

Digitized by Google

assistenten å militärbyrån har byrådirektörs i järnvägsstyrelsen befogenhet, föreslagit, att denne befattningshafvares benämning skulle ändras till byrådirektör, i sammanhang hvarmed andre militärassistentens benämning borde blifva endast militärassistent. Detta förslag har kommittén ansett sig böra biträda.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa,

att trafikbyrån delas i två byråer, en under benämningen tidtabellsbyrån för tidtabells- och vagnfördelnings- samt därmed sammanhängande ärenden, och en under benämningen trafikbyrån för öfriga trafikafdelningen tillkommande ärenden, som icke skola å militärbyrån handläggas;

att å tidtabellsbyrån måtte inrättas en byrådirektörs- och en notariebefattning, och att den ena af de notariebefattningar, som för närvarande finnas å trafikbyrån, måtte öfverflyttas till tidtabellsbyrån; samt

att de å militärbyrån tjänstgörande förste och andre militärassistenternas benämning måtte, med bibehållande i öfrigt af dessa funktionärers ställning som officerare i aktiv tjänst inom armén och sättet för deras aflönande, förändras till byrådirektör för förste militärassistenten och till militärassistent för andre militärassistenten.

Kommersiella afdelningen.

Hvad slutligen beträffar den *kommersiella afdelningen*, kan, såsom jämväl ofvan antydts, denna afdelning sägas hafva bildats år 1902, i samband därmed att byrådirektören å taxebyrån då anställdes såsom adjungerad ledamot i styrelsen med samma befogenhet som afdelningschef för handläggning af ärenden rörande taxebyrån och kontrollkontoret.

Enligt gällande instruktion åligger det taxebyrån bland annat att tillhandagå afdelningschefen vid beredningen af ärenden, som angå taxor, nedsättning i befordringsafgifter samt reglementen för trafiken, äfvensom att med uppmärksamhet följa taxeväsendets utveckling inom och utom landet. Hit skulle ock, enligt hvad kommittén ifrågasatt, flyttas de ärenden rörande restitution af erlagda befordringsafgifter, som fortfarande skulle handläggas i styrelsen.

Å taxeafdelningen finnas för närvarande utom den såsom afdelningens chef tjänstgörande adjungerade ledamoten i styrelsen anställda en byrådirektör och två notarier jämte befattningshafvare med lägre aflöning än notarie. Å extra stat finnes anställdt ett matematiskt biträde,

Digitized by Google

som emellertid jämväl skall stå till de andra afdelningarnas förfogande, i den mån utredningar af matematisk innebörd äro för dem behöfliga.

Ehuru antalet diariiförda ärenden å denna afdelning icke är påfallande stort — under år 1906 utgjorde taxebyråns ärenden 2,067 mot 910 år 1898 — så är dock en del af dessa ärenden af en synnerligen omfattande och maktpåliggande art. Då därjämte de uppgifter, som tillkomma den kommersiella afdelningen, torde komma att allt mer utveckla sig i betydenhet och omfattning, är det enligt kommitténs uppfattning af stor vikt, att verksamheten på denna afdelning anordnas på ett sådant sätt och tillförsäkras sådana arbetskrafter, att afdelningen kan på ett snabbt och för det allmänna tillfredsställande sätt motsvara de stora kraf, som ställas på den kommersiella afdelningen inom järnvägsförvaltningen. Kommittén har därför tänkt sig, att den nuvarande taxebyrån skulle delas på två byråer, den ena under benämningen personbyrån för handläggning af ärenden rörande den in- och utländska persontrafiken och den andra under benämningen godsbyrån för handläggning af ärenden rörande den in- och utländska godstrafiken. Å den förra byrån skulle, utom befattningshafvare med lägre aflöning än notarie, anställas en byrådirektör och en notarie. Hvad beträffar handläggningen af ärenden rörande den in- och utländska godstrafiken, kunde ifrågasättas behofvet af två särskilda byråer. Kommittén har emellertid ansett sig böra inskränka sig till att föreslå inrättandet af *en* byrå för samtliga dessa ärenden med en ordinarie byrådirektör. Däremot finner kommittén det vara af behofvet påkalladt, att på denna byrå finnas, utom befattningshafvare med lägre aflöning, två ordinarie notarier, den ene hufvudsakligen för handläggning af inländska godstrafikärenden och den andre för utländska.

Till personbyråns handläggning skulle bland annat hänföras ärenden rörande taxor och reglementen för befordringen af personer å statens järnvägar samt i samtrafik med in- och utländska transportförvaltningar äfvensom nedsättning i, befrielse från eller restitution af afgifter i afseende å persontrafiken, afgifter för befordran af post, trupper och fångar samt aftal med resebyråer om biljettförsäljning äfvensom angående annonsering och reklam till befrämjande af persontrafiken å statsbanorna.

Till godsbyråns handläggning skulle bland annat hänföras ärenden rörande taxor och reglementen för befordring af gods och lefvande djur m. m. å statens järnvägar och i samtrafik med in- och utländska transportförvaltningar äfvensom nedsättning i, befrielse från eller restitution af afgifter i afseende å godstrafiken samt åtgärder, som

Digitized by Google

afse godstrafikens utveckling, såsom samarbete med korporationer och sammanslutningar på näringslifvets områden rörande önskemål i afseende å villkoren för godsbefordring å statens järnvägar.

Under den kommersiella afdelningen skulle lyda kontrollkontoret, på sätt provisoriskt äger rum i fråga om den nuvarande taxeafdelningen.

Hvad angår det matematiska biträde, som för närvarande mot en ersättning af 4,400 kronor för år finnes å extra stat anställdt å taxebyrån, anser kommittén det vara uppenbart, att den kommersiella afdelningen skall vara i behof af en tjänsteman med matematisk utbildning och den kompetens i öfrigt, att utredningar, grundade på matematiska kalkyler, rörande järnvägsekonomiska spörsmål kunna åt honom anförtros. Bland de uppgifter, som under den närmaste framtiden föreligga för det matematiska biträdet, anser sig kommittén såsom den allra viktigaste böra särskildt nämna fullföljandet och afslutandet af de påbörjade ingående undersökningar och utredningar af ekonomisk och teknisk art, som måste föregå ett förslag till förändring af den nuvarande godstaxan. Behofvet å den kommersiella afdelningen af en tjänsteman med de kvalifikationer, som ofvan angifvits, måste emellertid göra sig starkt gällande icke endast vid lösningen af en eller annan sådan stor fråga, utan äfven vid det ständiga arbetet på reformer inom taxeväsendets område. Ett dylikt behof är nämligen en gifven följd af den synnerligen berättigade sträfvan att bygga de på järnvägarnas afkastningsförmåga inverkande taxereformerna på ett så tillförlitligt och sakkunnigt bearbetadt material som möjligt. På grund af hvad sålunda anförts, och då kommittén därjämte hyser den uppfattningen, att ett permanent behof af arbetskraft bör tillfredsställas med inrättandet af en befattning på ordinarie stat, samt att det är af största vikt för statsbaneförvaltningen att kunna med de förmåner, som äro förenade med ordinarie anställning, fästa dugliga arbetskrafter vid statens järnvägar, har kommittén funnit sig böra föreslå, att å den kommersiella afdelningen måtte anställas å ordinarie stat ett matematiskt biträde med samma aflöning som byrådirektör samt med hufvudsakligt åliggande att för den kommersiella afdelningens räkning utföra eller leda utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden och med skyldighet att därjämte, i den mån sådant låter sig göra, dels å ifrågavarande afdelning biträda med annat erforderligt arbete och dels för andra afdelningars räkning verkställa behöfliga matematiska utredningar.

Kommitténs hemställan.

Med anledning af hvad kommittén sålunda anfört i afseende å organisationen af samt personaluppsättningen å den kommersiella afdelningen, får kommittén hemställa,

Digitized by Google

att å den kommersiella afdelningen måtte anställas å ordinarie stat ett matematiskt biträde med samma aflöning som byrådirektör samt med hufvudsakligt åliggande att för den kommersiella afdelningens räkning utföra eller leda utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden och med skyldighet att därjämte, i den mån sådant låter sig göra, dels å ifrågavarande afdelning biträda med annat erforderligt arbete och dels för andra afdelningars räkning verkställa behöfliga matematiska utredningar;

att den kommersiella afdelningen i öfrigt måtte delas i två byråer, en under benämning personbyrån för handläggning af till afdelningen hörande ärenden rörande persontrafiken å statens järnvägar och i samtrafik med in- och utländska transportförvaltningar samt en under benämningen godsbyrån för handläggning af afdelningen tillhörande ärenden rörande godstrafiken å statens järnvägar och i samtrafik med in- och utländska transportförvaltningar; samt

att å den kommersiella afdelningen måtte, förutom hvad nyss föreslagits och utöfver å taxebyråns stat nu befintliga en byrådirektör och två notarier, anställas ytterligare en byrådirektör och en notarie, och att de till afdelningen hörande byrådirektörerna och notarierna så fördelas å afdelningens byråer, att en byrådirektör och en notarie skola tillhöra personbyrån samt en byrådirektör och två notarier godsbyrån.

Sammanställningar rörande kommitténs förslag i fråga om tjänstebefattningar vid statens järnvägar.

Kommittén har låtit upprätta några sammanställningar, för att närmare åskådliggöra kommitténs förslag i fråga om nya och förändrade tjänstebefattningar vid statens järnvägar samt de ökade utgifter, som genomförandet af samma förslag, i hvad det afser höjda aflöningar eller nya befattningar, skulle medföra.

Digitized by Google

Sålunda angifvas de nya befattningshafvare, som enligt kommitténs förslag skulle komma att anställas vid statens järnvägar, af följande

Nya befattningshafvare enligt kommitténs förslag.

Sammanställning:

I Styrelsen:

Styrelsen i allmänhet och öfverrevisionen:

1 souschef,
2 järnvägsfullmäktige,
1 afdelningschef (f. n. adjungerad ledamot),
3 öfverrevisorer (jämte siffergranskare).

Administrativa afdelningen:

1 notarie.

Banafdelningen:

Bankonstruktionsbyrån:

2 byråingenjörer af 2:dra klassen.

Bangårdsbyrån:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.

Maskinafdelningen:

Maskinbyrån:

2 byråingenjörer af 2:dra klassen.

Maskininspektionsbyrån:

1 byråingenjör af 2:dra klassen.

Förrådsbyrån:

2 byråingenjörer af 1:sta klassen,
1 byråingenjör af 2:dra klassen.

Byrån för elektrisk drift:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.

Digitized by Google

Trafikafdelningen:

1 byrådirektör,
1 notarie.

Kommersiella afdelningen:

1 byrådirektör,
1 matematiker,
1 notarie.

Vid Distrikten:

5 trafikdirektörer.

Ökade utgifter till följd af kommittens förslag.

De ökade utgifter, som kunna beräknas komma att föranledas af kommitténs förslag till höjda aflöningar eller nya befattningar, framgå af följande

Sammanställning:

Styrelsen:

I allmänhet:

Chefen, aflöning 25,000 kr., har nu 12,000 kr.	13,000: —
Souschefen » 15,000 kr.	15,000: —
Järnvägsfullmäktige, 2 à 5,000 kr.	10,000: —
Öfverrevisorer, 3 à 2,500 kr.	7,500: —
Siffergranskare c:a 2,000 kr.	2,000: —
1 afdelningschef 10,000 kr., har nu å extra stat 6,400 kr.	3,600: —

Administrativa afdelningen:

1 notarie, 4,620 kr., afgår ett manligt kontorsskrifvarearfvode enligt den föreslagna nya staten af c:a 3,000 kr.	1,620: —

Banafdelningen:

Bankonstruktionsbyrån:

1 byråingenjör af 2:dra klassen, 4,620 kr.	4,620: —
1 byråingenjör af 2:dra klassen, 4,620 kr., afgår ett nu utgående arfvode å extra stat af 3,600 kr.	1,020: —
Transport	58,360: —

Digitized by Google

	Transport	58,360: —
Bangårdsbyrån:		
1 byrådirektör, 6,600 kr.		6,600: —
1 byråingenjör af 1:sta klassen, 5,700 kr.		5,700: —
Ett föredragningsarfvode		3,400: —
Maskinafdelningen:		
Maskinbyrån:		
2 byråingenjörer af 2:dra klassen à 4,620 kr., 9,240 kr., hvaråafgå till arfvoden å befattning med lägre aflöning än notarie enligt ny stat à c:a 3,600 kr., 7,200 kr.		2,040: —
Maskininspektionsbyrån:		
1 byråingenjör af 2:dra klassen, 4,620 kr., hvaråafgår ett arfvode å lägre befattning enligt ny stat af c:a 3,600 kr.		1,020: —
Förrådsbyrån:		
1 byråingeniör af 1:sta klassen, 5,700 kr., nu ett arfvode å extra stat af 4,200 kr		1,500: —
1 byråingenjör af 1:sta klassen, 5,700 kr., nu aflöning enligt ackord, antagligen till något högre belopp		——
1 byråingenjör af 2:dra klassen, 4,620 kr., nu ett arfvode å extra stat af 3,000 kr		1,620: —
Byrån för elektrisk drift:		
1 byrådirektör 6,600 kr., nu ett arfvode å extra stat af 6,500 kr.		100: —
1 byråingenjör af 1:sta klassen, 5,700 kr., nu ett arfvode å extra stat af 4,500 kr.		1,200: —
Trafikafdelningen:		
1 byrådirektör, 6,600 kr.		6,600: —
1 notarie, 4,620 kr., hvaråafgår ett manligt bokhållarearfvode enligt ny stat, c:a 3,600 kr.		1,020: —
Kommersiella afdelningen:		
1 byrådirektör, 6,600 kr.		6,600: —
1 matematiker, 6,600 kr., nu arfvode å extra stat af 4,400 kr.		2,200: —
1 notarie, 4,620 kr.		4,620: —
	Transport	102,580: —

Digitized by Google

Transport, 102,580: —

Distrikten:

5 distriktschefer à 8,000 kr. mot c:a 6,900 kr. enligt ny stat, således ökning 1,100 kr. för hvarje	5,500: —
5 trafikdirektörer à 6,000	30,000: —
jämte hvad som åtgår till 5 bostäder, c:a	7,800: —
Summa ökning kronor	145,880: —

För undvikande af dubbelräkning har i de fall, då tjänster med lägre aflöning än notarie kunna tänkas indragna i sammanhang med inrättandet af nya befattningar, jämförelse gjorts med af statsjärnvägarnes löneregleringskommitté föreslagna och beräknade nya aflöningsförmåner.

Det bör vidare anmärkas, att vid bangårdsbyråns inrättande å banafdelningen någon besparing i arbetskraft borde uppkomma å den nuvarande byggnadsbyrån å extra stat. Denna besparing har dock icke här kunnat upptagas med visst belopp, då någon bestämd befattningshafvare å byggnadsbyrån icke varit upptagen uteslutande med bangårdsärenden.

Jämväl i öfrigt kan det nog tänkas, att vid inrättandet af nya befattningar en eller annan nu befintlig befattning med lägre aflöning skulle kunna indragas utöfver de omförmälda, men i ett verk med starkt stigande rörelse är icke skäl att fästa för mycket afseende vid dylika tänkbara indragningar.

Befattningshafvare i styrelsen och öfverrevisionen efter genomförandet af kommitténs förslag.

För jämförelsens skull anser sig kommittén slutligen böra angifva, huru styrelsen i dess helhet med öfverrevisionen skulle efter genomförandet af kommitténs förslag vara sammansatt, för så vidt fråga är om befattningshafvare med notaries aflöning och därutöfver; och framgår detta af följande

Sammanställning:

Chef och ledamöter i styrelsen samt ledamöter i öfverrevisionen:

1 generaldirektör och chef,
1 öfverdirektör och souschef,
2 järnvägsfullmäktige,
5 afdelningschefer,

Digitized by Google

1 öfveringenjör för järnvägsbyggnaderna,
3 öfverrevisorer.

Administrativa afdelningen:

1 afdelningschef (se ofvan)

Administrativa byrån:

1 byrådirektör,
1 ombudsman,
1 registrator,
2 notarier.

Kammarkontoret:

1 kamrerare.

Revisionskontoret:

1 revisor.

Kassakontoret:

1 hufvudkassör (enligt statsjärnvägarnes löneregleringskommitté: kassör).

Statistiska kontoret:

1 förste aktuarie.

Banafdelningen:

1 afdelningschef (se ofvan),
1 arkitekt.

Banbyrån:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen,
1 notarie.

Bankonstruktionsbyrån:

1 byrådirektör,
2 byråingenjörer af 1:sta klassen,
2 byråingenjörer af 2:dra klassen.

Digitized by Google

Elektrotekniska byrån:

1 byrådirektör, tillika telegrafdirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.

Bangårdsbyrån:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.

Maskinafdelningen:

1 afdelningschef (se ofvan),

Maskinbyrån:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.
1 notarie,
2 byråingenjörer af 2:dra klassen.

Maskininspektionsbyrån:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 2:dra klassen.

Förrådsbyrån:

1 byrådirektör,
3 byråingenjörer af 1:sta klassen,
1 notarie,
1 byråingenjör af 2:dra klassen.

Byrån för elektrisk drift:

1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 1:sta klassen.

Trafikafdelningen:

1 afdelningschef (se ofvan).

Trafikbyrån:

1 byrådirektör,
1 notarie.

Digitized by Google

Militärbyrån:

1 byrådirektör,
1 militärassistent,
1 notarie.

Tidtabellsbyrån:

1 byrådirektör,
2 notarier.

Milkontoret:

1 milkontrollör.

Biljett- och blankettkontoret:

1 förrådsförvaltare.

Kommersiella afdelningen:

1 afdelningschef (se ofvan),
1 matematiker.

Personbyrån:

1 byrådirektör,
1 notarie.

Godsbyrån:

1 byrådirektör,
2 notarier.

Kontrollkontoret:

1 byrådirektör,
3 förste kontrollörer,
5 kontrollörer.

Byggnadsafdelningen:

1 öfveringenjör (se ofvan).

Byggnadsbyrån:

Den tjänstepersonal, som skall vara anställd å denna byrå, bestämmes till antal och tjänsteställning med hänsyn till de å olika tider förekommande järnvägsbyggnadernas omfattning.

Digitized by Google

Ledningen af statens järnvägsbyggnader.

Kommittén har vid behandlingen af frågan om järnvägsstyrelsens yttre organisation icke ingått på spörsmålet, huruvida ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande böra bibehållas hos järnvägsstyrelsen. Kommittén anser det nämligen nödvändigt att behandla detta för statens järnvägar synnerligen betydelsefulla spörsmål med större utförlighet, än hvad som i sammanhang med förenämnda fråga lämpligen kunde låta sig göra; och kommittén har därför nu velat upptaga järnvägsbyggnadsfrågan särskildt för sig.

Kommitténs uppdrag i afseende å byggnadsledningens organisation.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 af frågan om förändrad organisation af järnvägsstyrelsen med därunder lydande förvaltningar fäste statsrådet och chefen för civildepartementet uppmärksamheten däråå, att Kungl. Maj:t den 22 december 1905 bemyndigat dåvarande departementschefen att tillkalla sakkunniga personer för att afgifva yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. I sammanhang därmed anförde departementschefen vidare, att den af honom för afgifvande af yttrande rörande järnvägsstyrelsens organisation m. m. ifrågasatta kommittén borde vid fullgörandet af sitt uppdrag taga jämväl denna fråga i noggrant öfvervägande, enär ofvannämnda sakkunniges förslag vore uppgjordt, under förutsättning att ej någon mera ingående omorganisation af järnvägsstyrelsen skulle ske.

Byggnadsledningens hittillsvarande organisation.

Innan kommittén i anledning häraf upptager förberörda fråga till närmare behandling, torde i största korthet böra angifvas, huru ledningen af statens järnvägsbyggnader hittills varit ordnad.

Perioden 1855—1862.

Sedan 1853—1854 årens Riksdag beslutit anläggning för statens räkning af dels en södra och dels en västra stambana, uppdrogos genom nådigt bref den 22 januari 1855 högsta ledningen och utförandet af statens järnvägsbyggnader åt öfversten Nils Ericson. Därefter utfärdades genom nådigt bref den 31 januari 1855 för öfversten Ericson, såsom chef för statens järnvägsbyggnader, en instruktion, genom hvilken det lämnades honom en synnerligen vidsträckt befogenhet. Genom denna instruktion bemyn-

Digitized by Google

digades nämligen chefen för statens järnvägsbyggnader att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna byggnadsarbetets alla såväl ekonomiska som tekniska detaljer samt att i allmänhet vidtaga de åtgärder, hvarigenom efter hans åsikt statens och det allmännas fördel samt företagets framgång bäst befrämjades. Såsom af den historiska öfversikten framgått, tillkom det chefen för statens järnvägsbyggnader jämväl att, i den mån banlinjer öppnades för allmän trafik, handhafva högsta ledningen af de sålunda trafikerade banorna.

Perioden 1863—1882.

Då öfversten friherre Ericson den 30 december 1862 beviljades afsked från sin befattning såsom chef för statens järnvägsbyggnader, förordnade Kungl. Maj:t, att från 1863 års ingång den myndighet, som af honom utöfvats, skulle fördelas på två särskilda styrelser, nämligen styrelsen för statens järnvägstrafik och styrelsen för statens järnvägsbyggnader, af hvilka den senare, som skulle bestå af en chef samt två ledamöter, en byråchef för den tekniska afdelningen och en byråchef för den ekonomiska och administrativa afdelningen, tillsvidare skulle handhafva den högsta ledningen af statens järnvägsbyggnader.

Styrelsen för statens järnvägsbyggnader erhöll emellertid icke samma vidsträckta befogenhet, som förut tillkommit chefen för statens järnvägsbyggnader. Dock skulle styrelsen äga bland annat att, sedan plan för ny järnvägsanläggning erhållit Kungl. Maj:ts fastställelse, under arbetets utförande efter lokala förhållanden lämpa banans utläggning i dess olika delar, att antaga, förordna och afskeda alla underlydande tjänstemän och betjänte samt att inom vissa fastställda aflöningsklasser bestämma aflöningen åt tjänstemännen utom styrelsen.

Fråga väcktes emellertid snart nog om en förändring eller indragning af den särskilda styrelsen för statens järnvägsbyggnader. Sålunda hemställde 1868 års Riksdag om sammanförande af styrelserna för statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik till en enda styrelse för statens järnvägar eller, därest detta icke befunnes ändamålsenligt, om förläggande af styrelsen för statens järnvägsbyggnader till arbetslinjen. Sedermera ifrågasatte en af Kungl. Maj:t tillsatt löneregleringskommitté uti sitt den 19 maj 1879 afgifna betänkande, att bestyret med statens järnvägsbyggnader skulle öfverflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken benämning kommittén föreslog för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. I samma riktning uttalade sig också 1880 års Riksdag, hvaremot 1881 års Riksdag framhöll, hurusom det kunde vara tvifvel underkastadt, hvilket som vore lämpligast, att öfverlämna tillsynen öfver statens framtida järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik eller till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

Digitized by Google

En sammanslagning af styrelsen för statens järnvägsbyggnader och styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader hade emellertid redan dessförinnan i viss mån ägt rum, därigenom att chefen för förstnämnda styrelse, öfversten Beijer, den 10 augusti 1877 utnämnts att tills vidare vara chef jämväl för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Till följd däraf hade styrelsen för statens järnvägsbyggnader införlifvats såsom en särskild afdelning inom styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader med i öfrigt oförändrad organisation och personaluppsättning.

Perioden den 1 jan. 1883 — den 30 sept. 1888.

Sedermera aflät Kungl. Maj:t till 1882 års Riksdag proposition om fullständig sammanslagning af de båda styrelserna, men Riksdagen förklarade sig anse frågan om ordnandet af tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader böra hållas öppen, intill dess fullbordandet af stambanan till Sollefteå kunde emotses, och beviljade därför endast på extra stat ett anslag af 20,000 kronor för år 1883 att användas för anordnande af tillsyn öfver statens järnvägsbyggnader, hvilket anslag sedermera för hvarje år till och med för år 1888 förnyades. Genom 1882 års Riksdags beslut upphörde styrelsen för statens järnvägsbyggnader; och Kungl. Maj:t uppdrog i samband med fastställelse af lönestat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 juni 1882 tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader tills vidare från och med år 1883 åt nämnda styrelse. För fullgörande af detta uppdrag anställdes inom styrelsen utöfver den ordinarie personalen på extra stat en byrachef, som skulle bereda och föredraga alla tekniska ärenden rörande järnvägsbyggnaderna, samt vissa andra tjänstemän och betjänte.

Perioden från och med den 1 oktober 1888.

I sammanhang därmed att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, grefve Rudolf Cronstedt, den 28 oktober 1887 förordnades att vara chef för styrelsen för statens järnvägstrafik, väcktes fråga därom, att tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader skulle öfverflyttas till denna styrelse; och anbefalldes samma styrelse att afgifva förslag, huru inom styrelsen handläggningen af de ärenden, som rörde ledningen af järnvägsbyggnaderna med hvad därtill hörde, skulle kunna ordnas. Uti sitt i sådant afseende afgifna förslag förklarade styrelsen, som utgick från antagandet, att de årliga anslagen för fortsättande af statens järnvägsbyggnader komme att uppgå till allenast 2 eller 2 $^1/_2$ millioner kronor, att ledningen af byggnadsarbetena kunde anförtros åt en från trafikförvaltningsgöromålen fullt fristående ingenjör, under benämning öfveringenjör. Dennes hufvudsakliga verksamhet skulle förläggas till linjen och därstädes förenas med chefskapet för byggnadsdistriktets byrå.

Öfveringenjören borde äga att meddela beslut beträffande alla vid bygg-

Digitized by Google

naden förekommande anordningar med undantag af sådana, rörande hvilka det i den för honom utfärdade instruktionen särskildt stadgades, att styrelsens beslut skulle inhämtas. Byggnadsärendena skulle beredas å linjens byrå, men öfveringenjören skulle endast i undantagsfall inför styrelsen framlägga och föredraga ärendena. Detta skulle nämligen ske af öfverdirektören för banafdelningen beträffande alla tekniska frågor, för hvilka öfveringenjören ej särskildt tillkallades, samt af öfverdirektören för byråafdelningen beträffande öfriga byggnaden rörande ärenden. Inom trafikstyrelsen skulle därför för behandlingen af byggnadsärendena icke erfordras någon annan ny tjänstebefattning än en revisorstjänst.

Kungl. Maj:t aflät därefter till 1888 års Riksdag proposition om öfverflyttande i enlighet med styrelsens förslag af tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till trafikstyrelsen, hvilken proposition af Riksdagen bifölls.

Från och med den 1 oktober 1888 öfverflyttades på grund häraf bestyret med statens järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik, hvilken styrelses benämning samtidigt ändrades till järnvägsstyrelsen.

Sedan norra stambanan år 1894 fullbordats till Boden, vidtogs den förändringen uti järnvägsbyggnadsförvaltningens organisation, att åt öfverdirektören för banafdelningen inom järnvägsstyrelsen tillika meddelades förordnande att vara öfveringenjör vid järnvägsbyggnaderna. Enligt den för järnvägsstyrelsen nu gällande instruktionen af den 15 oktober 1897 höra också till banafdelningens handläggning alla ärenden, som angå nya järnvägsanläggningar. Det visade sig emellertid nödvändigt att redan från och med den 1 januari 1898 tillsvidare anställa inom styrelsen en byrådirektör, med åliggande att tillhandagå öfverdirektören för banafdelningen vid beredningen af alla järnvägsbyggnadsärenden, äfvensom att anvisa särskildt anslag till bestridande af kostnaderna för revision af järnvägsbyggnadernas räkenskaper och förrådshandlingar.

Med anledning af 1898 års Riksdags beslut att, förutom statsbanorna från Boden till Ytter-Morjärv och från Krylbo till Örebro, statsbanor skulle anläggas jämväl från Gellivara till riksgränsen och från Göteborg till Skee, blef på järnvägsstyrelsens framställning af Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 2 september 1898 förordnadt, att en särskild tjänsteman benämnd öfveringenjör skulle tills vidare intill utgången af år 1900 anställas med åliggande att inom järnvägsstyrelsen bereda samt dels i vederbörande öfverdirektörs ställe föredraga och i öfrigt handlägga, dels ock själf afgöra ärenden rörande nya järnvägsbyggnader, hvarjämte öfveringenjören skulle närmast under järnvägsstyrelsen leda och öfvervaka berörda byggnadsarbeten.

Digitized by Google

Genom nådigt bref den 25 november 1898 meddelade därefter Kungl. Maj:t närmare bestämmelser för öfveringenjörens verksamhet; och skall enligt dessa bestämmelser tillkomma öfveringenjören utöfver den befogenhet, som enligt § 22 i gällande instruktion är tillagd afdelningschef inom styrelsen,

att antaga och entlediga tillfälliga ingenjörs- och andra biträden äfvensom bestämma deras aflöning, för såvidt denna, inkvarteringsersättning inberäknad, understiger 200 kronor i månaden;

att, där afvikelse från gällande normalbestämmelser rörande banvallen och öfverbyggnaden är erforderlig, därom meddela föreskrift, för såvidt afvikelsen endast är af mindre betydelse och omfattning;

att fastställa ritningar för mindre hus och brobyggnader samt detaljritningar till och detaljändringar i byggnader i allmänhet, allt i de fall, där järnvägsstyrelsen icke förbehållit sig bestämmanderätten; samt

att under inspektionsresa å arbetslinje meddela föreskrift om verkställighetsåtgärd af beskaffenhet att icke tåla uppskof, äfven om detta icke eljest faller inom hans befogenhet, dock med skyldighet för honom att snarast möjligt hos järnvägsstyrelsen anmäla åtgärden.

Sedermera hafva genom särskilda nådiga bref den 19 maj 1899 och den 17 juni 1903 öfverlämnats till öfveringenjören att bereda och föredraga eller ock själf afgöra ärenden rörande omgestaltning af bangårdsförhållandena i Stockholm och Göteborg samt frågor rörande nya bangårdsanordningar i Hälsingborg, Lund och Malmö.

Genom nådigt bref den 31 maj 1906 skedde en af de då föreliggande ärendenas särskildt brådskande natur påkallad tudelning af öfveringenjörsgöromålen, i det att för nämnda år från öfveringenjörens verksamhetsområde undantogs handläggning af de ärenden, som angå undersökningar och utredningar beträffande den ifrågasatta s. k. inlandsbanan från hamnplats vid bohuslänska kusten till lämplig plats vid statsbanan Luleå—Riksgränsen; och anställdes en särskild tjänsteman tills vidare under år 1906 med åliggande att med den befogenhet, som förut tillkommit öfveringenjören, handlägga de från öfveringenjörens verksamhetsområde sålunda undantagna ärendena. Genom nådigt bref den 31 december 1906 har därefter medgifvits, att jämväl efter 1906 års utgång finge tills vidare under år 1907 anställas dels en öfveringenjör och dels en särskild tjänsteman för handläggning af de ärenden, som enligt nådiga brefvet den 31 maj 1906 undantagits från öfveringenjörens verksamhetsområde.

Å den så kallade järnvägsbyggnadsbyrån inom järnvägsstyrelsen, som förestås af öfveringenjören, har med Kungl. Maj:ts medgifvande anställts förutom en byrådirektör, hvarom ofvan förmälts, en byråingenjör, en

Digitized by Google

notarie och en revisor. Revisorsbefattningen har dock från och med den 1 november 1905 indragits och revisorns göromål öfverlämnats till revisorn i järnvägsstyrelsen mot viss ersättning. De å ifrågavarande byrå anställda tjänstemännen hafva förordnats för två år i sänder.

Öfveringenjören har till och med år 1904 förordnats för två år i sänder. Från och med år 1905 hafva kortare förordnanden meddelats.

I detta sammanhang torde böra anmärkas, att åtskilligt arbete verkställes inom järnvägsstyrelsen för järnvägsbyggnadernas räkning å andra byråer eller kontor än byggnadsbyrån. Sålunda plägа å det till banafdelningen hörande brokonstruktionskontoret utföras ritningar till öfverbyggnader för broar, vägportar och viadukter äfvensom takkonstruktioner af järn, samt å arkitektkontoret ritningar med tillhörande materialuppgifter och arbetsbeskrifningar till husbyggnader. Å bankonstruktionsbyrån eller af där anställd befattningshafvare uppgöras ritningar till spårväxlar med tillbehör äfvensom utredningar och förslag till växel- och signalsäkerhetsanordningar. I sammanhang med upphandling för de trafikerade banornas räkning anskaffas för järnvägsbyggnaderna telegrafeffekter, vändskifvor, vattencisterner med tillbehör samt stenkol äfvensom understundom vissa spårmaterialier. Från den distriktsförvaltnings förråd, som är arbetsdistriktet närmast, utlämnas smörjningsämnen och dylika materialier. Den rullande materiel jämte personal, som erfordras under byggnadstiden, tillhandahålles likaledes från de trafikerade banorna.

Sakkunniges yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation.

Vid underdånig föredragning den 22 december 1905 af frågan om förordnande af öfveringenjör vid statens järnvägsbyggnader anförde dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet, att, enär under de närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning kunde antagas i afsevärd omfattning förestå, det syntes nödigt att dessförinnan underkasta själfva frågan om den lämpligaste organisationen af ledningen utaf ifrågavarande byggnadsföretag en noggrann pröfning. Departementschefen hemställde därför om bemyndigande att tillkalla sakkunniga personer för att afgifva yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Denna hemställan bifölls af Kungl. Maj:t, hvarefter departementschefen enligt beslut den 5 januari 1906 uppdrog åt öfversten A. F. O. Cederberg, ledamöterna af Riksdagens andra kammare dåvarande landssekreteraren Gustaf Roos och friherre Theodor Adelswärd, trafikchefen K. A. L. Rosenquist af Åkershult och trafikchefen, kaptenen John Nyström, ledamot af nu förevarande kommitté, att med öfversten Cederberg såsom ordförande afgifva dylikt yttrande och förslag.

Digitized by Google

Byggnadsledningens öfverflyttande till en särskild byggnadsstyrelse.

I sitt den 30 mars 1906 afgifna utlåtande framhålla de sakkunnige till en början, hurusom sättet att ordna ledningen af statens järnvägsbyggnader i afsevärd mån måste göras beroende af den omfattning, i hvilken dessa byggnader komme att utföras. Då man nu syntes med säkerhet kunna förutsätta, att under närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning i afsevärd omfattning förestode, hade de sakkunnige vid uppgörandet af förslag till framtida organisation af ledningen af statsbanebyggnaderna utgått från denna förutsättning. Skulle mot förmodan under den närmaste framtiden icke komma att utföras andra järnvägsanläggningar än de under byggnad varande banlinjerna Göteborg—Skee och Morjärv—Lappträsk, syntes någon öfverflyttning af byggnadsledningen från järnvägsstyrelsen till annan myndighet icke böra äga rum, men det vore synnerligen viktigt, att, därest mera omfattande undersökningar för ifrågasatta statsbanor skulle företagas, samma myndighet, som sedermera skulle handhafva ledningen af bananläggningarna, jämväl finge öfvertaga ansvaret för de förberedande undersökningarna.

Härefter anföra de sakkunnige vidare, att såväl då byggnadsledningen från och med år 1883 uppdragits åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ock då den år 1888 öfverflyttats till styrelsen för statens järnvägstrafik, detta motiverats därmed, att järnvägsbyggande för statens räkning för framtiden antagligen komme att äga rum endast i ringa omfattning. År 1888 hade också järnvägsstyrelsen utan mera betydande ökning i arbetskrafterna kunnat handlägga jämväl byggnadsärendena redan af det skäl, att styrelsen samtidigt fått till chef en man, hvilken under en lång följd af år varit använd i allt högre poster vid järnvägsbyggnaderna, samt att denne därvid åtföljts af ingenjörer, underbefäl och arbetare, hvilka erhållit en mångårig utbildning och erfarenhet vid statens järnvägsbyggnadsarbeten.

När den närmaste arbetsledningen sedermera öfvergått från den äldre befälsstammen till andra krafter, visade det sig, att svårigheter vid ledningen uppstode. Den omständigheten, att järnvägsbyggnaderna till stor del pågått inom ödemarker med synnerligen omildt klimat, samt kännedomen om det ringa ålderdomsunderstöd, som tillkommit de vid byggnaderna uttjänta ingenjörerna, hade gjort det mindre lätt att till byggnaderna erhålla dugliga befattningshafvare, särskildt arbetsledare. Svårigheterna vid linjebefälets rekrytering medförde ökade anspråk på den högsta ledningen, så att denna, mer än eljest varit behöfligt, måst ägna arbete och omtanke åt detaljer, från hvilka den bort vara befriad. Det hade också visat sig, att uppgjorda kostnadsförslag i väsentlig grad öfverskridits vid utförandet af åtskilliga banbyggnader, därvid enligt de sakkunniges uppfattning de högst afsevärda stegringarna i anläggningskostnaderna utöfver

Digitized by Google

de beräknade beloppen icke mer än delvis kunde tillskrifvas den höjning af arbetslöner och materialpriser, som efter kostnadsplanernas uppgörande hade ägt rum, eller de ogynnsamma lokala förhållanden, under hvilka arbetena hade utförts.

Sedan år 1888 hade äfven i andra afseenden tillkommit förändringar, hvilka i hög grad måste försvåra byggnadsledningen genom järnvägsstyrelsens försorg. Trafiken å statens järnvägar hade nämligen sedan dess tillväxt i sådan grad, att administrationen af denna trafik med därmed sammanhängande angelägenheter obestridligen måste anses vara af den vidtomfattande och maktpåliggande beskaffenhet, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter däraf finge anses tagas fullt i anspråk. Vid inträffade ombyten af chefer för järnvägsstyrelsen hade helt naturligt de ändrade trafikförhållandena tillmätts vida större inflytande än den styrelsen anförtrodda byggnadsledningen, ett förhållande, som så mycket mindre kunnat motvägas genom den större handlingsfrihet, hvilken tillagts föredraganden för byggnadsärendena, som denna större handlingsfrihet syntes icke hafva blifvit i tillräcklig omfattning begagnad.

Till beslutet att till järnvägsstyrelsen öfverflytta ledningen af järnvägsbyggnaderna antogo de sakkunnige den omständigheten hafva medverkat, att tidigare vissa stationsanläggningar o. d. efter en järnvägs öfverlämnande till trafikstyrelsen någon gång ansetts olämpliga och därför blifvit omedelbart ändrade. Det syntes emellertid de sakkunnige vara tydligt, att behörigt inflytande å de för trafikens skötsel och säkerhet erforderliga anordningarna kunde tillerkännas trafikens handhafvare, utan att för ändamålet det egentliga arbetet behöfde af denne utföras. I den anmärkta omständigheten låge således icke något hinder för byggnadsledningens öfverlämnande till en från järnvägsstyrelsen fristående organisation. Den omständigheten, att beslutanderätten i byggnadsfrågorna skulle utöfvas af ett centralt ämbetsverk i hufvudstaden medförde däremot väsentliga olägenheter. Personlig inspektion vore nämligen af behofvet påkallad, och muntliga förhandlingar mellan den beslutande och linjebefälet borde alltid kunna äga rum, då det gällde att bestämma medlen för svårigheters öfvervinnande. Endast därigenom kunde tidsutdräkt förebyggas samt förhindras, att skrif- och ritgöromålen vid linjen alltför mycket ökades, och att linjeingenjörerna till följd däraf droges från det viktiga linjearbetet till tidsödande byrågöromål.

Samma skäl, som nu senast anförts mot byggnadsledningens utöfvande af järnvägsstyrelsen, talade också mot dess förflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Emot en sådan förändring kunde också framhållas den omständigheten, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som

Digitized by Google

företrädesvis vore en kontrollerande myndighet, hade en verksamhet hufvudsakligen af annan art än den, hvarom nu vore fråga. Det vore dessutom under inga förhållanden lämpligt att åt fast organiserade ämbetsverk uppdraga handhafvandet af så tillfälliga, af Riksdagens årliga anslag beroende företag som statens järnvägsbyggnader, hvilka företag ständigt växlade till sin omfattning, och för hvilkas utförande det af denna anledning måste å olika tider kräfvas växlande antal funktionärer. Om däremot en ny särskild myndighet för ledningen af statens järnvägsbyggnader inrättades, skulle för en sådan ny myndighet icke erfordras större personal, än som för samma ändamål funnes anställd hos järnvägsstyrelsen, eller som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för ändamålet skulle behöfva, och för en sådan särskild myndighet skulle till chef gifvetvis komma att förvärfvas en uti ifrågavarande hänseende tekniskt fackutbildad och fullt sakkunnig person.

På grund af hvad sålunda anförts, syntes det de sakkunnige från alla synpunkter vara lämpligast, att skötseln af statens järnvägsbyggnader, därest sådana i större utsträckning skulle utföras, lämnades åt en för detta ändamål särskildt organiserad myndighet, som lämpligen borde benämnas styrelsen för statens järnvägsbyggnader.

Byggnadsstyrelsens yttre organisation.

I fråga om en sådan styrelses organisation ansågo de sakkunnige lämpligt, att styrelsen med de inskränkningar i dess maktbefogenhet, som betingades af dess egenskap af statsinstitution, i öfrigt anordnades efter de grunder, som vid enskilda företag i liknande fall följdes, så att en mera affärsmässig skötsel samt jämförelsevis mera fria och obundna former skulle erhållas, än den rent ämbetsmannamässiga förvaltningen medgåfve. Den närmaste ledningen af och tillsynen öfver järnvägsbyggnaderna borde därför anförtros åt en chef, som i hufvudsak borde tilldelas en befogenhet, motsvarande den, som i enskilda affärsföretag vanligen tillkomme en disponent eller verkställande direktör. Denne chef ansågo de sakkunnige böra benämnas »chefingenjör vid statens järnvägsbyggnader». Utom chefingenjören skulle styrelsen bestå af 4 ledamöter, hvilka skulle väljas så, att styrelsens sammansättning kunde innebära trygghet för att erforderlig sakkunskap och erfarenhet i tekniska, merkantila och juridiska frågor förefunnes inom styrelsen. Styrelsen i dess helhet skulle tillkomma att besluta endast i viktigare ärenden. I alla öfriga fall skulle chefingenjören äga att ensam besluta. Chefingenjören och styrelsens öfriga ledamöter skulle förordnas af Kungl. Maj:t, chefingenjören för 5 år och de öfriga ledamöterna för 2 år. Med hänsyn därtill att chefingenjören icke blefve tillerkänd någon pensionsrätt, samt för att till dennes kräfvande och an-

Digitized by Google

svarsfulla befattning skulle kunna erhållas den mest lämpliga och kompetenta personen, borde chefingenjörens aflöning bestämmas till ett belopp icke understigande 20,000 kronor. För hvar och en af de öfriga styrelseledamöterna föreslogo de sakkunnige ett årligt arfvode af 2,500 kronor.

Beträffande området för den nya styrelsens verksamhet skulle det åligga denna att utöfva högsta ledningen af och tillsynen öfver utförandet af nya järnvägsanläggningar för statens räkning med hvad därtill hörer. Styrelsen skulle verkställa erforderliga undersökningar för ifrågasatta statsbanebyggnader äfvensom upprätta planer och kostnadsförslag för sådana byggnaders utförande. Den skulle i fråga om beslutade bananläggningar ombesörja arbetenas verkställande i enlighet med fastställda planer och kostnadsförslag samt förvalta och redovisa de för statens järnvägsbyggnader anslagna medel. Vidare skulle styrelsen afgifva yttranden och verkställa utredningar jämväl i andra järnvägsärenden än dem, som redan nämnts, samt å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar tala och svara i alla mål och ärenden rörande de statens järnvägsbyggnader, som utfördes under styrelsens ledning. Slutligen skulle det också tillkomma styrelsen att pröfva alla anbud om byggnadsarbetenas utförande å så kallad generalentreprenad äfvensom att besluta i fråga om större upphandlingar, under det att chefingenjören skulle äga att själf eller genom underlydande arbetsbefäl träffa entreprenadaftal af mindre omfattning, med rätt för styrelsen och chefingejören att vid upphandlingar träffa uppgörelse under hand, när helst sådant befunnes lämpligt.

Förhållandet mellan byggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen.

Alla arbeten, som berörde trafiken på de färdigbyggda järnvägarna och nybyggnader å dessa, såsom dubbelspåranläggningar, bangårdsanläggningar m. m., skulle fortfarande tillkomma järnvägsstyrelsen att utföra, dock att, därest särskilda omständigheter därtill föranledde, nybyggnadsarbeten jämväl vid de trafikerade banorna skulle kunna, efter Kungl. Maj:ts i hvarje särskildt fall därom lämnade föreskrift, uppdragas åt styrelsen för järnvägsbyggnaderna.

Hvad angår frågan om samarbete mellan järnvägsbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen innehöll det af de sakkunnige för den förra styrelsen upprättade instruktionsförslaget, att i fråga om anslutning mellan statsbanor äfvensom i frågor, som närmast berörde trafikens skötsel och säkerhet, sådant samarbete skulle äga rum, samt att, därest det skulle erfordras, Kungl. Maj:t skulle utfärda närmare bestämmelser rörande detta samarbete.

I sitt utlåtande angifva därjämte de sakkunnige, att järnvägsstyrelsen i vissa frågor, där samarbete borde förefinnas, skulle äga bestämmande-

Digitized by Google

rätt. Järnvägsstyrelsen skulle det sålunda tillkomma att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande för ny banlinje upprätta specialförslag rörande bland annat spårväxlars konstruktion, banvaktsstugors antal, lokomotivstallars läge och storlek, vattenstationers och därtill hörande pumpverks anordnande, vidare beträffande signal- och förreglingsanordningar, den rörliga materielen för trafiken, trafikinventarier och öfriga utrustningspersedlar samt vikt, modell och tillverkningsbestämmelser för räler äfvensom angående syllafstånd, belastningsschema för broar m. m.

I fråga om vissa andra ärenden skulle järnvägsstyrelsen allenast äga rätt att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande yttra sig, nämligen i fråga om bangårdars läge och utsträckning, stationsanordningar i öfrigt, husbyggnaders inredning, läge för de till bangårdar hörande byggnader samt telegrafens anordning.

Under byggnadsarbetenas utförande erforderlig rullande materiel jämte personal skulle järnvägsstyrelsen mot ersättning tillhandahålla, och från järnvägsstyrelsens förråd skulle mot ersättning utlämnas för den rullande materielen behöfliga förbrukningsartiklar, såsom kol, olja m. m. Den för trafiken behöfliga rullande materielen, trafikinventarier och öfriga utrustningspersedlar skulle inköpas af järnvägsstyrelsen, som skulle tillhandahålla jämväl för banbyggnaderna erforderliga räler med tillhörande skarfjärn.

Järnvägsstyrelsen skulle icke tillerkännas rätt att under arbetets gång kontrollera utförandet. Däremot borde, innan färdigbyggd banlinje öfverlämnades till järnvägsstyrelsens förvaltning, besiktning å densamma äga rum af en för sådant ändamål tillsatt särskild besiktningsnämnd.

Byggnadsstyrelsens befogenhet m. m.

Byggnadsstyrelsens hufvudbyrå skulle icke ovillkorligen hafva sitt säte i Stockholm utan kunna förläggas till den plats, som med afseende på kommunikationerna mellan byrån och arbetslinjen kunde i hvarje särskildt fall anses lämplig. Byrån skulle således kunna förflyttas allt efter arbetenas utförande inom olika trakter af landet.

Styrelsen skulle äga att utse och entlediga distriktsingenjörer — motsvarande de nuvarande arbetscheferna — bestämma antalet af de så väl vid hufvudbyrån som å linjen anställda befattningshafvarne samt fastställa de åt den högre tjänstepersonalen utgående löner och andra dem möjligen tillkommande förmåner. Chefingenjören skulle tillsätta och entlediga alla befattningshafvare utom distriktsingenjörerna samt meddela bestämmelser i fråga om aflöningsförmåner för det lägre arbetsbefälet och betjänte. Instruktioner och tjänstgöringsreglementen för personalen skulle utfärdas af styrelsen.

Digitized by Google

För att dugliga ingenjörer skulle kunna förvärfvas till befattningar vid järnvägsbyggnaderna föreslogo de sakkunnige, att uttryckligt stadgande skulle meddelas därom, att vid tillsättningen af tjänster inom och under järnvägsstyrelsen samma hänsyn borde tagas till tjänstgöring vid banbyggnaderna som till tjänstgöring vid trafiken.

I fråga om sättet för byggnadsarbetenas utförande framhålla de sakkunnige önskvärdheten däraf, att entreprenadsystem i största möjliga omfattning kunde komma till användning, men att byggnadsstyrelsen alltid borde äga frihet att välja den form, som för arbetenas utförande å viss tid eller ort befunnes lämpligast.

För de sakkunniges förslag rörande revision af byggnadsstyrelsens förvaltning har kommittén här ofvan (sid. 133 ff.) redogjort, och beträffande de sakkunniges hemställan i fråga om byggnadsstyrelsens närmare organisation samt linjeförvaltningens ordnande, torde kommittén sakna anledning att därom yttra sig.

Järnvägsstyrelsens utlåtande i anledning af de sakkunniges förslag.

Öfver de sakkunniges utlåtande har järnvägsstyrelsen afgifvit yttrande af den 23 april 1906. Styrelsen framhåller däruti till en början, hurusom åtskilliga af de med den nuvarande ledningen af järnvägsbyggnaderna förenade olägenheter, som af de sakkunnige angifvits, vore beroende därpå, att statens järnvägsbyggnader tidtals forcerats och tidtals afstannat. Under perioder af forceradt järnvägsbyggande blefve det nämligen icke möjligt att anskaffa befäl i tillräcklig mängd med de kvalifikationer, som vore erforderliga, ej heller underbefäl eller arbetare utrustade med önskvärda egenskaper. Inträffade ett forceradt järnvägsbyggande under för landet gynnsamma industriella konjunkturer, blefve stegringen i arbets- och materialpris sådan, att för normala förhållanden uppgjorda kostnadsförslag fullständigt förrycktes. En oförutsedd, afsevärdare inskränkning i järnvägsbyggandet medförde den svårigheten, att större delen af det använda arbetsbefälet, som redan förvärfvat praktisk erfarenhet, samt en stor del af de vid byggnaden anställda arbetarne måste afskedas. Dessa olägenheter skulle kunna undanröjas, om det med nödig hänsyn till landets förmåga att bära kostnaderna för de nya järnvägsbyggnader, som genom statens försorg skulle utföras, uppgjordes en på noggranna undersökningar grundad plan för järnvägsbyggnadernas utförande att tillämpas under en längre följd af år.

Det skäl, som hufvudsakligen föranledt öfverflyttandet af ledningen af statens järnvägsbyggnader först till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därefter till järnvägsstyrelsen, hade varit den ringa omfattning, hvari järnvägsbyggnaderna hade antagits under de vid hvartdera tillfället närmast

Digitized by Google

följande åren skola ifrågakomma. Af denna omständighet kunde dock icke dragas den slutsatsen, att statsmakternas uppfattning varit den, att då större statsbaneanläggningar förekomme, dessas ledning borde uppdragas åt en särskild för ändamålet inrättad styrelse. Hvad som föranledt banbyggnadernas öfverflyttande till järnvägsstyrelsen, hade nämligen, förutom nyssnämnda skäl, varit jämväl de fördelar, som väntades däraf uppkomma, nämligen enhetlighet i ledningen af statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik samt förenkling i administrationen och däraf föranledd besparing i kostnader.

Mot styrelsens ledning af statens under senare år utförda eller under anläggning varande järnvägsbyggnader hade klander framställts på den grund, att de verkliga byggnadsomkostnaderna öfverstigit de beräknade; och de sakkunnige hade ansett anledningen härtill icke uteslutande kunna sökas i stegrade material- och arbetspriser eller ogynnsamma lokala förhållanden. Styrelsen påpekar till bemötande häraf först, hurusom anläggningskostnaderna för vissa stambanor, byggda under den tid, ledningen af statens järnvägsbyggnader handhades af en särskild styrelse, öfverskridit de beräknade kostnaderna i en grad ungefärligen motsvarande, hvad som skett med de af de sakkunnige åberopade banbyggnaderna. Den omständigheten, att de beräknade anläggningskostnaderna för vissa statsbanor blifvit öfverskridna, innebure icke tillräcklig grund för påståendet, att arbetsledningen varit mindre tillfredsställande, utan kunde lika väl bero på förändrade konjunkturer och vid kostnadsförslagens uppgörande okända lokala förhållanden, hvilka rubbat förutsättningarna för de gjorda kostnadsberäkningarna. Styrelsen lämnar därefter en närmare redogörelse för anledningarna i hvarje särskildt fall till den af de sakkunnige anmärkta förhöjningen i anläggningskostnaderna för de olika uppgifna statsbanebyggnaderna, hvarjämte styrelsen påpekar, hurusom samtidigt med anläggandet af de af de sakkunnige omförmälda statsbanorna åtskilliga enskilda järnvägsanläggningar hade utförts, beträffande hvilka det likaledes visat sig, att anläggningskostnaderna högst betydligt öfverskridit de beräknade med anledning — liksom ifråga om statsbanebyggnaderna — af det nästan exempellösa ekonomiska uppsvinget i landet under slutet af 1890-talet.

De sakkunnige hade icke tagit tillräcklig hänsyn till nyttan och nödvändigheten af ett intimt samarbete mellan statens järnvägsbyggnader och statens redan trafikerade järnvägar. Planläggningen af och de förberedande undersökningarna för ett järnvägsföretag äfvensom järnvägsanläggningens utförande borde uppenbarligen verkställas på det sätt, som bäst öfverensstämde med erfarenheten från de under trafik varande banorna. En ständig växelverkan borde därför råda mellan byggnaderna och färdiga

Digitized by Google

banan, men enligt hvad erfarenheten från en föregående tid gifvit vid handen, mötte det emellanåt ganska stora svårigheter att åstadkomma ett enigt samarbete mellan tvenne styrelser, hvilkas verksamhetsområden gränsade intill och delvis grepe in i hvarandra. Om statens järnvägsbyggnader och de trafikerade järnvägarna hörde under samma styrelse, kunde all den sakkunskap, som stode den senare till buds, på ett snabbare sätt och med mindre kostnad komma byggnaderna till godo. Upphandling af erforderliga materialier och effekter skedde både ekonomiskt fördelaktigare och med bättre resultat, om den ägde rum i samband med leverans för statens järnvägars behof. De trafikerade banornas verkstäder kunde stå till byggnadernas förfogande för tillverkning af nya växlar och dylikt samt för reparationer af vagnar och lokomotiv m. m. Besiktning af leveranser kunde verkställas gemensamt af för hvarje särskildt fall sakkunniga personer. Gemensamt brokonstruktionskontor funnes, liksom också gemensamt kontor för uppgörande af förslag till och besiktning af växel- och signalsäkerhetsanordningar samt telegraf- och andra elektriska anläggningar. Juridiska spörsmål, frågor om förande af rättegångar och bevakning af fordringar m. m. kunde handläggas inom den därför afsedda byrån inom järnvägsstyrelsen, gemensam arkitekt kunde finnas anställd, hvilken hade de bästa förutsättningarna för att kunna tillgodose de olika banbyggnadernas behof af för hvar och en af dessa särskildt lämpade husbyggnader. Det vore af hvad styrelsen sålunda anfört ovedersägligt, att, om statens järnvägsbyggnader öfverflyttades till en särskild styrelse, den å chefingenjörens byrå tjänstgörande personalen måste blifva betydligt talrikare än den å järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå anställda och järnvägsbyggnadernas administrationskostnader därigenom afsevärdt förhöjas.

De sakkunnige hade utgått från förutsättningen, att mycket omfattande järnvägsbyggnader under de närmaste åren komme att för statens räkning utföras. Skulle denna förutsättning visa sig oriktig, skulle, såsom de sakkunnige också framhållit, en dylik öfverflyttning icke vara erforderlig, och om nya järnvägsanläggningar väl skulle komma till utförande, men verkställas genom generalentreprenad, såsom de sakkunnige ansett vara i regel fördelaktigast, skulle ej heller i sådant fall en öfverflyttning af ledningen af järnvägsbyggnaderna vara motiverad. Göromålen för byggnadsstyrelsen och för chefingenjören syntes nämligen i sistnämnda fall icke blifva af den omfattning, att en särskild styrelse blefve behöflig.

Skulle åter under de närmaste åren af statsmakterna fattas beslut om utförandet af mera betydande järnvägsanläggningar, och skulle arbetena å dessa komma att bedrifvas med tillämpning af det system, som under

Digitized by Google

senaste tider vid banbyggnaderna användts, funne sig styrelsen, om också icke utan en viss tvekan, kunna tillstyrka genomförandet af en sådan organisation, som af de sakkunnige föreslagits. Styrelsen måste nämligen med tillfredsställelse se, att på detta sätt en betydande lindring i dess arbetsbörda bereddes. Att styrelsen ändock tvekade om den fulla nyttan af den föreslagna åtgärden, berodde därpå, att icke desto mindre vissa lika viktiga byggnadarbeten måste hos styrelsen bibehållas, nämligen de många och stora bangårdsombyggnadsarbetena, den nya ingången till Stockholm och en del betydande dubbelspåranläggningar.

En gifven förutsättning för styrelsens anslutning till de sakkunniges förslag vore emellertid, att bestämmelser gåfves, genom hvilka det hufvudsakliga af det nuvarande intima samarbetet mellan järnvägsbyggnaderna och färdiga banan bevarades. Sålunda syntes det för uppnående af nödigt samarbete mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbyggnadsstyrelsen ändamålsenligt, att en ledamot af sistnämnda styrelse af Kungl. Maj:t utsåges inom järnvägsstyrelsen. Vidare borde järnvägsstyrelsen tillerkännas afgöranderätt jämväl i åtskilliga ganska väsentliga afseenden, i hvilka det enligt de sakkunniges förslag skulle tillkomma byggnadsstyrelsen att meddela beslut, såsom beträffande planläggning af bangårdar samt håll-, last- och mötesplatser, beträffande storlek och inredning af stationshus, lokomotivstallar, godsmagasin, verkstads- och förrådshus samt till stationsanläggning hörande bostadsbyggnader, beträffande trafiksäkerhetsanordningar, anordnande af telegraf- och telefonlinjer, beträffande den rullande materielen m. m. Slutligen borde också järnvägsstyrelsen sättas i tillfälle att granska och yttra sig angående de plan- och profilritningar, som af byggnadsstyrelsen uppgjorts för en ifrågasatt statsbana, innan förslaget inginge till Kungl. Maj:t.

Om lämpligheten af förslaget att förlägga byggnadsstyrelsen och dess hufvudbyrå till arbetslinjen eller annan ort utom Stockholm kunde styrelsen icke finna sig öfvertygad. Svårigheter skulle nämligen för byggnadsstyrelsen uppstå för erforderligt samarbete såväl med järnvägsstyrelsen som med civildepartementet samt andra statens myndigheter i hufvudstaden, och de fördelar, som skulle kunna vinnas genom styrelsens förläggande till en af arbetslinjerna, skulle blifva mycket små i förhållande till de olägenheter, som däraf skulle föranledas, för såvidt byggnadsarbeten samtidigt skulle bedrifvas å två eller flera måhända vidt skilda platser. Angående den nämnd, som skulle afsyna en genom byggnadsstyrelsens försorg utförd statsbanebyggnad, gjorde styrelsen åtskilliga anmärkningar, för hvilka i detta sammanhang icke torde behöfva närmare redogöras.

Digitized by Google

Till sist framhåller styrelsen, att inom den närmaste framtiden sannolikt förestode vissa synnerligen omfattande arbeten, såsom omgestaltning af bangårdarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Lund, Eslöf och Nässjö äfvensom utläggning af dubbelspår å flera banssträckor, hvilka arbeten styrelsen i likhet med de sakkunnige ansåge fortfarande böra utföras genom järnvägsstyrelsens försorg. Med hänsyn till dessa arbeten syntes det i allt fall blifva nödvändigt, att för handläggningen af frågor rörande desamma en särskildt därför utbildad person för en längre tid framåt anställdes inom styrelsen. Då utförandet af vissa af nyssberörda anläggningar vore förbundet med fullt ut lika stora tekniska svårigheter som utförandet af de nya statsbanor, hvilka nu vore ställda i utsikt, måste en sådan adjungerad ledamot i järnvägsstyrelsen kunna motsvara minst de fordringar, de sakkunnige ansåge sig böra ställa på en blifvande chefingenjör vid statens järnvägsbyggnader, och borde därför hans aflöning icke heller rimligen kunna sättas till ett afsevärdt lägre belopp än den senares.

Reservation mot järnvägsstyrelsens beslut.

Emot järnvägsstyrelsens beslut anmälde tillförordnade öfverdirektören Klemming sin skiljaktiga mening. Han ansåg, att järnvägsstyrelsens kritik öfver de sakkunniges förslag bort utmynna i ett afstyrkande af detsamma. En chef för byggnadsafdelningen med de kvalifikationer, som de sakkunnige tänkt sig för en sådan befattningshafvare, borde mycket väl kunna inordnas inom järnvägsstyrelsen, därest åt denne byggnadschef i alla frågor, som icke vore af för statsbanedriften betydelsefull natur, gåfves den bestämmanderätt, att den verkliga ledningen af arbetena komme att ligga i hans hand, och om föredragning i styrelsen af byggnadschefen skedde endast i sådana frågor, som i fastställd instruktion bestämts. Någon verklig olägenhet för öfveringenjörens tjänstutöfning af hans samband med järnvägsstyrelsen kunde icke påvisas, utan tvärtom hade han därigenom tillfälle att, när han så önskade, rådslå med järnvägsstyrelsens öfriga ledamöter och påkalla biträde i många olika former. Den förmån, som enligt de sakkunniges förslag skulle vinnas genom inrättande af en styrelse, så sammansatt som de sakkunnige föreslagit, skulle lika väl kunna ernås, därest den anordningen vidtoges, att Kungl. Maj:t tillsatte skickliga och erfarna män, som af chefen för järnvägsstyrelsen skulle sammankallas till öfverläggning och beslut i vissa betydelsefulla frågor. Genom en sådan anordning skulle för statens järnvägsbyggnader kunna tillgodogöras den erfarenhet, den sakkunskap och de arbetskrafter, som funnes i och under järnvägsstyrelsen, och de många anledningar till slitningar undvikas, som, enligt reservantens

Digitized by Google

på erfarenhet från gångna tider grundade öfvertygelse, skulle medfölja den af de sakkunnige förordade anordningen med en särskild byggnadsstyrelse.

Kommitténs yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation.

Sedan kommittén sålunda redogjort, för hvad i denna fråga från olika synpunkter anförts och yrkats, går kommittén nu att för egen del yttra sig i ämnet.

Kommittén vill därvid icke bestrida, att förhållandena i afseende å byggnadsverksamheten och trafiken eller endera kunna i framtiden utveckla sig så, att det kan komma att anses nödvändigt, att ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader uppdragas åt en särskildt därför inrättad styrelse. Å andra sidan måste dock fasthållas, dels att under nuvarande förhållanden afsevärdt mycket arbete utföres för järnvägsbyggnadernas räkning af andra järnvägsstyrelsens byråer och kontor än den för järnvägsbyggnaderna inrättade byggnadsbyrån, dels ock att såväl enligt de sakkunniges som i ännu högre grad enligt järnvägsstyrelsens förslag järnvägsstyrelsen jämväl efter inrättandet af en särskild byggnadsstyrelse skulle hafva att meddela beslut eller afgifva yttrande beträffande en mängd byggnadsverksamheten berörande frågor. Häraf torde tydligen framgå, i hvilket nära samband förvaltningen af statens redan trafikerade järnvägar och ledningen af statens järnvägsbyggnader stå till hvarandra. Det lärer ej heller kunna förnekas, att förenandet af dessa båda uppgifter i en styrelses hand måste lända först byggnadsverksamheten och sedan trafikskötseln till synnerligen stort gagn. Kommittén har därför ansett sig böra noggrannt undersöka, om icke de af de sakkunnige lämnade goda uppslag till förbättringar i afseende å nybyggnadsförvaltningen vid statens järnvägar, så vidt de äro af organisatorisk natur, skulle kunna med fördel inpassas i det förslag till en omorganiserad järnvägsstyrelse, som af kommittén framlagts.

De sakkunniges förslag hvilar på förutsättning bland annat, att järnvägsstyrelsens organisation skulle blifva oförändrad sådan den för närvarande är, och de sakkunnige framhålla som ett af de allra främsta skälen för inrättandet af en särskild byggnadsstyrelse den omständigheten, att trafiken å statsbanorna erhållit den omfattning, att administrationen af de trafikerade banorna toge järnvägsstyrelsens arbetskraft fullständigt i anspråk. Det är också detta skäl, som förmått järnvägsstyrelsen att, ehuru visserligen med tvekan, tillstyrka bifall i hufvudsak till de sakkunniges förslag. Genom de organisationsförändringar, som af kommittén föreslagits, skulle emellertid järnvägsstyrelsen befrias från handläggningen af en mängd löpande ärenden och anordningar i öfrigt vidtagas för lättande af chefens och ledamöternas arbetsbörda. Det skäl, som i förberörda afseende anförts mot bibehållandet inom järnvägsstyrelsen af ledningen af statens järnvägsbygg-

Digitized by Google

nader, torde alltså i hufvudsak bortfalla med genomförandet af kommitténs förslag.

Med den särskilda byggnadsstyrelsen och med den organisation, som denna skulle erhålla, hafva de sakkunnige åsyftat, att statens järnvägsbyggnader skulle komma att ledas och skötas med större affärsmässighet, än hittills kunnat ske. För sådant ändamål skulle dels den nya styrelsen anordnas i mera öfverensstämmelse med styrelsen i ett enskildt järnvägsföretag, dels ock åt denna styrelse och den befattningshafvare, chefingenjören, som skulle hafva det egentliga utförandet af järnvägsbyggandet om hand, beredas jämförelsevis större handlingsfrihet, på samma gång som järnvägsbyggnadsförvaltningen skulle underkastas en mera saklig revision. Genom den sammansättning, som kommittén föreslagit för järnvägsstyrelsen, genom den ökade handlingsfrihet särskildt i upphandlingsfrågor, kommittén velat inrymma åt denna styrelse, och genom kommitténs förslag om en särskild öfverrevision har kommitén sökt att i flera synnerligen betydelsefulla afseenden åt järnvägsstyrelsen vinna, hvad de sakkunnige eftersträfvat för byggnadsstyrelsen.

Då således efter ett genomförande af kommitténs förslag uti nu ifrågavarande afseenden hinder för järnvägstyrelsen att fortfarande handlägga ärendena rörande statens järnvägsbyggnader enligt kommitténs mening icke behöfver förefinnas, åtminstone så länge järnvägsbyggnader för statens räkning icke förekomma i synnerligen stor utsträckning, samt de hufvudsakliga fördelar, som skulle vinnas med inrättandet af en särskild byggnadsstyrelse och dess organiserande i enlighet med de sakkunniges förslag, likaväl kunna ernås utan en sådan anordning, kan kommittén för sin del icke finna annat än att under angifven förutsättning ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande böra handhafvas af järnvägsstyrelsen.

Därvid bör järnvägsstyrelsen tilläggas den befogenhet, som de sakkunnige föreslagit för järnvägsbyggnadsstyrelsen, nämligen dels att vidtaga vissa detaljändringar i fastställd arbetsplan för en statsbaneanläggning, dels ock att meddela bestämmelser beträffande antalet och beskaffenheten af samt aflöningsförmånerna för den personal, som kan erfordras såväl inom styrelsen för handläggning af järnvägsbyggnadsärendena som ock å arbetslinjen för byggnadernas utförande. Den förra af dessa frågor synes böra handläggas i plenum för förvaltningsärenden, den senare i plenum för personalärenden.

För att handleda och öfvervaka utförandet af järnvägsbyggnaderna samt handhafva den löpande förvaltningen i detta afseende anser kommittén, att i järnvägsstyrelsen tills vidare bör anställas en öfveringenjör, hvil-

Digitized by Google

ken benämning kommittén finner lämpligen böra bibehållas. Öfveringenjören torde böra i öfverensstämmelse med de sakkunniges förslag af Kungl. Maj:t förordnas för en tid af fem år. Under öfveringenjören skall ställas den för järnvägsbyggnadernas räkning anställda personalen. Till honom bör styrelsen kunna öfverlämna den styrelsen tillkommande befogenhet att bestämma i fråga om personalens antal, beskaffenhet och aflöning, för så vidt fråga är om befattning, hvars aflöning, inkvarteringsersättning inberäknad, understiger 200 kronor för månad; och öfveringenjören bör jämväl i öfrigt tilläggas den befogenhet, som enligt nådiga brefvet den 25 november 1898 tillkommer denne befattningshafvare. Det ligger nämligen i sakens natur, att en ganska stor handlingsfrihet måste tillerkännas öfveringenjören, och han bör i detta afseende rätt väsentligt skilja sig från afdelningscheferna i styrelsen. Den allmänna normen synes böra vara den, att öfveringenjören skall kunna självständigt afgöra alla sådana slag af ärenden, som afdelningscheferna skola föredraga för generaldirektören ensam.

Det har förut framhållits, att afdelningschefernas personliga ingripande i linjetjänsten bör vara noggrannt begränsadt. För öfveringenjören bör förhållandet vara det motsatta. Hans personliga ingripande i linjeförvaltningen vid järnvägsbyggnadsarbetena bör vara så kraftigt och omfattande som möjligt, dock att han icke skall onödigtvis försvaga de honom underordnade arbetschefernas initiativ och verksamhetslust.

Hvad angår öfveringenjörens aflöningsförhållanden, anser kommittén sig icke i sådant afseende böra afgifva något förslag, då aflöningens storlek gifvetvis bör vara beroende på omfattningen af de järnvägsbyggnader, som vid olika tider kunna vara beslutade. Den bör därför i sammanhang med öfveringenjörens förordnande bestämmas af Kungl. Maj:t.

Kommitén vill slutligen från de sakkunniges förslag, ehuru i förändrad form, upptaga frågan om afsyning af en nyanlagd statsbana. Kommittén anser nämligen, att sådan bana icke bör öppnas för allmän trafik, förrän banan besiktigats af två besiktningsmän, utsedda af järnvägsstyrelsen bland befattningshafvarne vid ban- och trafikafdelningarna, samt dessa besiktningsmän i afgifvet besiktningsprotokoll tillstyrkt banans öppnande för trafik. Den för banan afsedda rullande materielen skall likaledes, innan trafikeringen tager sin början, vara besiktigad i den ordning, som i sådant afseende kan finnas stadgad.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså i fråga om organisationen af statens järnvägsbyggnaders förvaltning hemställa,

att i gällande instruktion fortfarande måtte bibehållas be-

Digitized by Google

stämmelsen därom, att ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader utöfvas af järnvägsstyrelsen;

att styrelsen i instruktionen måtte bemyndigas att, för den händelse särskilda lokalförhållanden eller andra föreliggande omständigheter skulle i fråga om en banlinjes sträckning eller i andra afseenden nödvändiggöra detaljändringar i den af Kungl. Maj:t för en statsbaneanläggning fastställda arbetsplanen, i sådant afseende besluta, med skyldighet dock för järnvägsstyrelsen att, därest en sådan ändring skulle innebära försämring i plan eller profil eller medföra en väsentlig afvikelse från den fastställda planen i fråga om stations läge, underställa frågan Kungl. Maj:ts pröfning;

att i instruktionen måtte stadgas, att beslut i sådan fråga, som i näst föregående punkt omförmälts, skall af järnvägsstyrelsen meddelas i plenum för förvaltningsärenden;

att, för att närmast under styrelsen handhafva och öfvervaka järnvägsbyggnadernas utförande samt i detta afseende ombesörja den löpande förvaltningen, i järnvägsstyrelsen måtte anställas en öfveringenjör;

att öfveringenjören måtte af Kungl. Maj:t förordnas för en tid af fem år och hans löneförmåner af Kungl. Maj:t för hvarje gång i sammanhang med förordnandet bestämmas med hänsyn till omfattningen af de järnvägsbyggnader, som i hvarje särskildt fall förestå;

att järnvägsstyrelsen måtte i instruktionen tillerkännas befogenhet att antaga och entlediga all öfrig personal, som styrelsen anser erforderlig såväl inom styrelsen för handläggning af järnvägsbyggnadsärendena som å arbetslinjen för byggnadsarbetenas utförande och närmaste öfvervakande, äfvensom att bestämma de aflöningsförmåner, som skola tillkomma denna personal, med rätt för styrelsen att öfverlämna sin befogenhet i nu nämnda afseenden till öfveringenjören i fråga om sådana befattningar, för hvilka aflöningen, inkvarteringsersättningen inberäknad, understiger 200 kronor i månaden;

att bestämmelse måtte i instruktionen intagas därom, att sådana frågor, som i näst föregående punkt hafva berörts, skola af styrelsen afgöras i plenum för personalärenden;

att öfveringenjören i öfrigt måtte i arbetsordningen eller eljest tillerkännes handlingsfrihet enligt den norm, kommittén här ofvan angifvit, och särskildt den befogenhet, som enligt nå-

Digitized by Google

diga brefvet den 25 november 1898 tillkommer denne befattningshafvare; samt

att föreskrift af Kungl. Maj:t måtte meddelas därom, *dels* att nyanlagd bana icke får öppnas för allmän trafik, förrän banan besiktigats af två besiktningsmän, utsedda af järnvägsstyrelsen bland befattningshafvare vid ban- och trafikafdelningarna, samt dessa besiktningsmän i afgifvet besiktningsprotokoll tillstyrkt banans öppnande för trafik, *dels ock* att den för banan afsedda rullande materielen likaledes skall, innan trafikeringen af banan tager sin början, vara besiktigad i den ordning, som i sådant afseende finnes stadgad.

Digitized by Google

Järnvägsrådet.

I kommitténs uppgift torde ingå att yttra sig jämväl i frågan, huruvida ett järnvägsråd fortfarande bör finnas, och i sådant fall, om och i hvilket afseende en förändring i det nuvarande järnvägsrådets organisation bör äga rum.

Taxekommitténs förslag.

Frågan om inrättande i Sverige af ett järnvägsråd väcktes uti skrifvelse till styrelsen för statens järnvägstrafik den 30 september 1886 af dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet samt upptogs sedermera af den af Kungl. Maj:t den 9 september 1887 tillsatta kommittén för revision af statens järnvägstaxa, den s. k. taxekommittén, hvilken uti sitt den 1 oktober 1888 afgifna betänkande framställde förslag uti berörda afseende. Erfarenheten hade nämligen, yttrade nämnda kommitté, såväl i Sverige som i andra länder visat en ofullständighet i organisationen af de myndigheter, hvilka fått sig förvaltningen af statsjärnvägarna anförtrodd, däruti att dessa myndigheter saknade regelmässig beröring med den af deras åtgärder beroende allmänheten. Med anledning däraf hade också till en början i Preussen och sedermera vid samtliga de tyska statsjärnvägarna äfvensom i flera andra länder gifvits tillfälle åt den trafikerande allmänheten att i viss mån deltaga i reglerandet af statens järnvägsrörelse därigenom, att rådgifvande församlingar, järnvägsråd, bestående hufvudsakligen af representanter för olika näringsgrenar, inrättats, ställda vid sidan af järnvägsstyrelserna och med rätt och skyldighet att yttra sig öfver järnvägsrörelsen angående frågor. Efter en noggrann och omfattande pröfning af alla med tillsättande af ett järnvägsråd förbundna omständigheter hade taxekommittén kommit till öfvertygelse om vikten och fördelen för vårt land däraf, att en institution åstadkommes, där järnvägarnas målsmän och representanter för de olika intressen, som af järnvägsdriften närmast berördes, kunde öfverlägga om järnvägsrörelsens ordnande.

Digitized by Google

Hvad anginge sammansättningen af ett järnvägsråd, ansåg taxekommittén, att detta borde bestå af en af Kungl. Maj:t förordnad ordförande samt representanter dels från det allmännas sida för att bevaka statens fördel och de näringsintressen, hvilka icke i rådet erhölle särskilda målsmän, dels för jordbruket, dels för skogs- och bergshandteringen, dels för industrien, handeln och sjöfarten jämte öfriga näringar och dels för de enskilda järnvägarna.

I fråga om antalet ledamöter ansåg kommittén, att detta borde bestämmas till fem ledamöter och lika många suppleanter för hvar och en af förenämnda grupper eller således till tjugufem ledamöter och lika många suppleanter, för att därigenom sakkunskap samt olika yrkes- och ortsintressen skulle kunna på ett tillfredsställande sätt finnas representerade i rådet. De ledamöter, hvilka skulle bevaka det allmännas intresse, jämte suppleanter för dem skulle utses af Kungl. Maj:t. I fråga om de öfriga ledamöterna ansåg kommittén, att valrätten borde öfverlämnas åt representanter för de intressen, hvilka genom dem skulle företrädas i rådet, då därigenom den säkraste garantien vunnes, att vederbörandes önskningar och behof blefve inom rådet i erforderlig grad framhållna. Kommittén föreslog därför beträffande jordbruket, att hvarje hushållningssällskap skulle uppsätta en person på förslag, hvarefter landtbruksakademiens förvaltningsutskott af de sålunda föreslagna skulle utse fem till inträde i rådet. Skogs- och bergsbrukets intressen ansåg kommittén sammanfalla så nära, att idkarne af dessa näringar utan svårighet kunde sammanföras i en grupp. och att åt järnkontorets fullmäktige borde anförtros rätten att såväl för skogs- som bergsbruket utse representanter i järnvägsrådet. För de enskilda järnvägarne föreslog kommittén, att ledamöterna i järnvägsrådet skulle utses af vederbörande styrelser medels elektorer. Hvad slutligen anginge industri, handel och sjöfart samt öfriga näringar, saknades lämpliga valkorporationer för dessa näringsgrenar. Då emellertid handelns, industriens och de allmänna näringarnas intressen, sedan skogs- och bergsbruk blifvit frånräknade, i öfvervägande grad vore fästade vid städerna, af hvilka de större sjöstäderna så godt som ensamma omhänderhade exporten och importen, borde enligt kommitténs förmenande valet af ledamöter i järnvägsrådet till bevakande af ifrågavarande intressen kunna i saknad af lämpligare valkorporation anförtros åt städerna. Kommittén föreslog därför och för att undgå en stor och dyrbar valapparat, att åt fem af landets största sjöstäder, nämligen Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Sundsvall, skulle inrymmas rätten att utse hvar sin ledamot i järnvägsrådet. Dessa städer, som vore belägna i olika delar af landet samt utgjorde statsbanans mest betydande hamnstationer, ansåg nämligen kom-

Digitized by Google

mittén kunna utan svårighet kring sig gruppera ofvan omförmälda intressen. På samma sätt, som ledamöterna utsåges, skulle ett lika antal suppleanter väljas.

Ledamöterna i järnvägsrådet och deras suppleanter skulle utses för en tid af tre år.

För att å ena sidan järnvägsrådet mera omedelbart skulle kunna erhålla erforderliga upplysningar och å andra sidan trafikstyrelsen bibringas en klarare uppfattning af de motiv, som föranledt rådets beslut i olika afseenden, föreslog taxekommittén, att trafikstyrelsens chef äfvensom öfverdirektören för trafikafdelningen skulle äga att deltaga i järnvägsrådets öfverläggningar men ej i dess beslut.

Området för järnvägsrådets verksamhet skulle begränsas till afgifvande af yttrande öfver sådana frågor, som af Kungl. Maj:t eller trafikstyrelsen förelades rådet eller som väcktes inom detsamma; och skulle dessa frågor afse taxa och trafikreglemente samt väsentliga ändringar i tåganordningen.

Järnvägsrådet skulle sammanträda en gång om året i Stockholm, men dessutom af Kungl. Maj:t kunna kallas till extra sammanträde. Förslag af större vikt och omfattning skulle, innan de förelades järnvägsrådet, beredas af ett inom rådet valdt utskott, bestående af järnvägsrådets ordförande och fem ledamöter.

1893 års kommittés förslag.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t af taxekommitténs betänkande förklarade Kungl. Maj:t sig vilja i en snar framtid taga under öfvervägande, hvad kommittén hemställt i fråga om inrättande af ett järnvägsråd. Någon åtgärd i sådant afseende vidtogs emellertid icke, förrän nytt förslag i ämnet framställdes af 1893 års järnvägskommitté.

Denna kommitté framhöll liksom taxekommittén ändamålsenligheten af institutionens införande, men hade en från taxekommitténs uppfattning afvikande mening särskildt i fråga om sättet för rådets sammansättning. 1893 års kommitté ansåg nämligen ett järnvägsråd af 26 ledamöter vara en alltför tung och vidlyftig apparat. Det med järnvägsrådets inrättande afsedda ändamålet skulle kunna vinnas äfven med ett mindre antal medlemmar, i hvilket fall rådet dessutom skulle komma att arbeta lättare och smidigare. Kommittén föreslog därför, att antalet ledamöter skulle fastställas till 15, inberäknadt ordföranden. 1893 års kommitté ansåg också den af taxekommittén föreslagna proceduren för utseende af rådets medlemmar vara mera invecklad, än förhållandena i själfva verket kräfde, samt att fara kunde föreligga, att målsmännen för de olika intressena komme att känna sig mindre pliktiga att tillvarataga statens intresse, hvarför det skulle kunna inträffa, att rådet genom sam-

Digitized by Google

manslutningar och kompromisser medlemmarne emellan komme att drifva en ensidig fraktnedsättningspolitik. På dessa skäl, och då Kungl. Maj:t hade att vaka däröfver, att såväl statens som hvarje särskild närings bästa blefve tillgodosedt, ansåg kommittén det vara riktigast, att det öfverlämnades åt Kungl. Maj:t att utse järnvägsrådets ledamöter, därvid hänsyn emellertid borde tagas därtill, att förutom de statsfinansiella intressena jämväl landets hufvudnäringar och de enskilda järnvägarna blefve inom rådet representerade. Järnvägsrådets ordförande borde dock enligt kommitténs mening icke utses på sådant sätt, utan skulle generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen vara självskrifven till denna befattning. Härigenom skulle nämligen järnvägsstyrelsens ställning gent emot rådet stärkas, hvilket vore så mycket mer att eftersträfva, som järnvägsrådets hufvudsakliga uppgift skulle vara att utgöra ett stöd för järnvägsstyrelsen och att tillhandagå styrelsen med råd och med upplysningar rörande de olika näringarnas och orternas behof.

Med hänsyn härtill ansåg kommittén det vara lämpligt, att icke endast öfverdirektören för trafikafdelningen utan styrelsens samtliga ledamöter finge rätt och skyldighet att i rådets öfverläggningar deltaga. Kommittén föreslog slutligen, att suppleanter för medlemmarne skulle utses på samma sätt som medlemmarne själfva. Därvid skulle, för att samtliga intressen under alla förhållanden skulle blifva inom rådet representerade i samma proportion, en viss suppleant förklaras skola ersätta en viss medlem vid förfall för denne.

Gällande bestämmelser om järnvägsrådet.

Vid underdånig föredragning den 29 januari 1897 af 1893 års järnvägskommittés betänkande yttrade departementschefen i fråga om inrättandet af ett järnvägsråd, att han ansåge en sådan rådgifvande kommitté i många afseenden, särskildt i taxefrågor, kunna lända till nytta såväl för det allmänna som för järnvägsstyrelsen, och att han hade för afsikt att framdeles förelägga Kungl. Maj:t förslag om ett dylikt råds sammankallande, men att organisationen icke borde fastslås genast, utan hela saken till en början betraktas mera som ett försök.

Genom nådigt bref den 5 december 1901 föreskref sedermera Kungl. Maj:t — som ansåg det vara lämpligt, att vid en så ekonomiskt omfattande och på näringslifvets skilda grenar inverkande förvaltning, som den järnvägsstyrelsen hade att ombesörja, tillfälle lämnades styrelsen att inhämta yttrande af sakkunnige inom skilda områden — att under åren 1902—1904 ett järnvägsråd skulle försöksvis inrättas. Detta järnvägsråd skulle hafva till uppgift att lämna upplysningar och råd i ärenden, som anginge

Digitized by Google

förhållandet mellan statens järnvägar och trafikanterna å dessa eller i samtrafik med dem stående enskilda järnvägar, och i sådant afseende

a) afgifva yttranden i alla af Kungl. Maj:t till järnvägsrådet hänskjutna frågor,

b) granska och yttra sig öfver förslag till ändrade bestämmelser rörande taxa, trafikreglemente och hufvudsakliga grunder för tåganordningen eller om andra dylika ämnen, då sådana förslag till järnvägsrådet från järnvägsstyrelsen öfverlämnades, samt

c) i förekommande fall själft framställa förslag till åtgärder uti de i moment b) omförmälda hänseenden.

Järnvägsrådet hade däremot icke att taga befattning med tekniska ärenden eller med aflönings- eller andra personalfrågor.

Järnvägsrådet skulle utgöras af generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen såsom ordförande samt 7 af Kungl. Maj:t för nämnda tre år utsedda ledamöter, företrädande hufvudsakligen en de statsfinansiella intressena, en jordbruket, en bergs- och skogshandteringen, två industrien, en handeln och sjöfarten samt en de enskilda järnvägarne. För en hvar af ledamöterna skulle Kungl. Maj:t utse en suppleant att vid förfall för ledamoten i hans ställe inträda. Järnvägsrådet skulle äga att inom sig utse vice ordförande. Rådet skulle sammanträda i Stockholm en gång årligen på tid under våren, som af ordföranden bestämdes, samt därutöfver på kallelse af ordföranden, då han pröfvade sådant nödigt.

Öfverdirektörerna i järnvägsstyrelsen skulle äga deltaga i järnvägsrådets öfverläggningar men ej i dess beslut.

Järnvägsrådet skulle hafva att antaga sekreterare och annat erforderligt biträde äfvensom kunna, då sådant funnes nödvändigt, för visst fall tillkalla sakkunnig person utom rådet eller ock annorledes från sådana inhämta yttrande.

Omedelbart efter hvarje sammanträdes slut skulle genom ordförandens försorg ett fullständigt exemplar af det vid sammanträdet förda protokollet öfverlämnas till chefen för civildepartementet; och i god tid innan utgången af det sista af de år, för hvilka järnvägsrådets ledamöter utsetts, hade rådet att till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för sin verksamhet.

Järnvägsrådets ledamöter liksom inkallade suppleanter skulle åtnjuta ersättning med 15 kronor om dagen under sammanträde samt de, som vistades utom Stockholm, därjämte resekostnads- och traktamentersättning för resor till och från sammanträde och för vistelsen i Stockholm enligt tredje klassen i gällande resereglemente. Fribiljetter för hela året å statens järnvägar finge jämväl tilldelas ledamöterna och suppleanterna i järn-

Digitized by Google

vägsrådet. Alla med järnvägsrådets verksamhet förenade kostnader skulle gäldas af trafikmedel.

Genom nådigt bref den 11 november 1904 har slutligen Kungl. Maj:t föreskrifvit, att jämväl för åren 1905—1907 ett järnvägsråd skall inrättas på enahanda grunder, som under föregående treårsperiod, men med den ändring i öfrigt, att järnvägsrådets ordinarie sammanträden skola förläggas till hösten.

Kommitténs yttrande.

Hvad angår nu förevarande kommittés ställning till frågan om ett järnvägsråd i Sverige, har kommittén med den organisation, som kommittén föreslagit för järnvägsstyrelsen, visserligen sökt åvägabringa en mera intim förbindelse mellan styrelsen å ena samt de merkantila och industriella intressena å andra sidan, och det har därför inom kommittén ifrågasatts, huruvida under sådana förhållanden ett järnvägsråd kunde anses erforderligt. Det torde emellertid vara uppenbart, att de båda järnvägsfullmäktige, som enligt kommitténs förslag skulle tillhöra styrelsen, svårligen kunna anses äga ingående sakkunskap beträffande ett större flertal olika industrier och näringsgrenar. Järnvägsfullmäktige, som väl få anses inkallade i styrelsen med hänsyn egentligen endast till statens järnvägars eget intresse, hafva därför i de flesta afseenden en helt annan uppgift än den, som tillkommer järnvägsrådets medlemmar. Då det dessutom måste vara af vikt, att en förvaltning med den stora betydelse i ekonomiskt afseende, som järnvägsstyrelsen har, utrustas med alla de hjälpmedel, som kunna erhållas, och då ett järnvägsråd utan tvifvel bör kunna bidraga att tillföra styrelsen ökad erfarenhet och i åtskilliga fall kunna lämna styrelsen upplysningar af värde, har kommittén ansett en dylik institution fortfarande böra bibehållas, så mycket mer som på dagordningen stå så stora och för landets näringslif viktiga spörsmål som frågorna om ändring af gällande godstaxa samt om ändring af bestämmelserna rörande samtrafik med de enskilda järnvägarna.

Det försöksstadium, hvari järnvägsrådet enligt uttryckligt meddelande i 1901 års nådiga bref befinner sig, bör då vid 1907 års utgång utbytas mot en organisation af mera permanent natur, därvid följande synpunkter torde böra få göra sig gällande.

För att sakkunskap samt skilda yrkes- och ortsintressen skola blifva i så stor omfattning, som lämpligen kan ske, representerade i järnvägsrådet, och för att styrelsen skall genom järnvägsrådet beredas tillfälle att så vidt möjligt lära på förhand känna de olika meningar, som kunna i viktigare frågor göra sig gällande bland den trafikerande allmänheten, anser

Digitized by Google

kommittén i likhet med 1887 års taxekommitté, att ledamöternas antal bör vara ganska stort.

I öfverensstämmelse med den af taxekommittén i sådant afseende uttalade uppfattningen finner kommittén rätten att utse de ledamöter, som i järnvägsrådet skola företräda de olika näringsidkarnes intressen, böra så långt ske kan öfverlämnas åt vederbörande själfva. Detta torde nämligen vara nödvändigt, för att de, som skola i järnvägsrådet företrädas, verkligen skola känna sig vara i rådet representerade, och för att de skola anse sina önskningar och behof blifva därstädes vederbörligen framhållna. Det torde också numera vida lättare än förut låta sig göra att lämna åt vederbörande att själfva utse sina representanter i järnvägsrådet. I flera fall hafva nämligen sammanslutningar ägt rum, hvilka lämpligen kunna bilda valkorporationer för de intressen, som äro i fråga.

Nu förevarande kommitté anser sig därför böra upptaga taxekommitténs förslag, i hvad detta afsåg, att ledamöternas antal skulle vara jämförelsevis stort, och att flertalet ledamöter skulle väljas af sådana valkorporationer, som kunde anses företräda de intressen, hvilka skulle representeras i rådet.

I detta sammanhang torde böra meddelas, att i Preussen antalet ledamöter i hvart och ett af de järnvägsråd, Bezirkseisenbahnrat, som afser en eller flera direktioners områden, i allmänhet uppgår till öfver 30, samtliga utsedda af sådana korporationer, som kunna anses representera de intressen, som skola företrädas i rådet. I det för hela statsbaneområdet gemensamma järnvägsrådet, Landeseisenbahnrat, utgör medlemmarnas antal 40, däraf 10 utses af vederbörande ministrar och 30 väljas af de olika Bezirkseisenbahnräte.

Med afvikelse i åtskilliga andra afseenden från taxekommitténs förslag, anser kommittén sig böra föreslå, att järnvägsrådet skall bestå af generaldirektören och chefen för statens järnvägar eller den, som hans tjänst förrättar, såsom ordförande samt af 25 ledamöter.

Kommittén anser det mindre lämpligt, att generaldirektören eller den, hans tjänst förrättar, deltager i omröstningarna inom järnvägsrådet. Det måste nämligen i sådant fall ofta hända, att han finge deltaga i beslut i samma fråga både i järnvägsrådet och i järnvägsstyrelsen. Otvifvelaktigt är det också ett egendomligt förhållande, att chefen för järnvägsstyrelsen skall deltaga i omröstningen rörande förslag, som styrelsen öfverlämnar till järnvägsrådet, eller i fråga om förslag, som järnvägsrådet kan vilja framställa till styrelsen. Kommittén vill därför föreslå, att ordföranden måtte tillerkännas rätt att deltaga i järnvägsrådets öfverläggningar, men ej i dess beslut.

Digitized by Google

Hvad ledamöterna angår, böra fem af dem representera de statsfinansiella intressena och utses af Kungl. Maj:t, fem representera jordbruket och utses af de hushållningssällskapens ombud, som numera hvart annat år sammanträda i hufvudstaden, fem representera bergs- och skogshandteringen samt utses af brukssocieteten, som torde få anses närmast företräda dessa näringsgrenars intressen, samt de tio återstående representera industri, handel och sjöfart. Af dessa sistnämnda ledamöter torde fem böra utses sålunda, att stadsfullmäktige i hvar och en af de af taxekommittén föreslagna städerna Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Sundsvall utse en ledamot. De öfriga fem böra utses af sådana korporationer och föreningar, som af Kungl. Maj:t vid hvarje särskild tidpunkt, då val af ledamöter i järnvägsrådet skall hållas, anses lämpligen kunna företräda ifrågavarande näringsgrenars intressen. Såsom sådana korporationer och föreningar anser sig kommittén böra angifva befintliga handelskamrar, handels- och sjöfartsnämnder, Sveriges allmänna handelsförening, Sveriges allmänna exportförening, svenska trävaruexportföreningen, cellulosasyndikatet m. fl. Närmare bestämmelser rörande det sätt, hvarpå de fem ledamöterna skola utses, torde böra af Kungl. Maj:t meddelas för hvarje gång sådant val skall hållas.

Ledamöterna i järnvägsrådet böra utses för en tid af tre år i sänder. Med hänsyn till det stora antal ledamöter, som kommittén föreslagit, torde några suppleanter icke behöfva utses.

Vid järnvägsrådets öfverläggningar böra souschefen, järnvägsfullmäktige och i den mån sådant låter sig göra jämväl afdelningscheferna inom styrelsen vara närvarande med rätt att deltaga i öfverläggningarna men ej i besluten.

I öfrigt anser kommittén i fråga om järnvägsrådet böra i tillämpliga delar gälla de här ofvan i sådant afseende angifna stadgandena i nådiga brefven den 5 december 1901 och den 11 november 1904, därvid dock torde böra tagas under öfvervägande, om stående fribiljetter på statens järnvägar skola tillkomma järnvägsrådets ledamöter.

På samma sätt, som i fråga om souschefen, järnvägsfullmäktige och afdelningscheferna föreslagits, synas äfven representanter för de enskilda järnvägarne böra närvara i järnvägsrådet för att meddela upplysningar och deltaga i öfverläggningarna men icke i besluten. En sådan anordning afviker från hvad som nu äger rum och från de förut omförmälda förslagen så tillvida, som därigenom rösträtt inom järnvägsrådet icke vidare skulle tillkomma representanter för de enskilda järnvägarne. Kommitténs förslag i detta hänseende har närmast sin grund däri, att från statens järnvägars sida någon rösträtt inom järnvägsrådet icke vidare skulle utöfvas, och att

Digitized by Google

bättre ställning inom rådet gifvetvis icke bör tillerkännas de enskilda järnvägarne.

Förhållandena äro ock nu väsentligt ändrade i jämförelse med t. ex. dem, som ägde rum den tid, då taxékommittén afgaf sitt förslag. Då fanns ännu icke svenska järnvägsföreningen med sin nuvarande organisation såsom representant för de enskilda järnvägarne och med uppgift att i alla frågor, som beröra dessa järnvägsförvaltningar gemensamt, bevaka deras rätt och intresse. Taxékommittén kunde därför också uttala, att växelverkan mellan de enskilda järnvägarne och trafikstyrelsen, som dittills varit förbunden med vissa svårigheter, och hvilken dock för båda vore af största vikt, i hög grad skulle underlättas, då behöriga ombud för de enskilda järnvägarne med trafikstyrelsen finge en gemensam anknytningspunkt i järnvägsrådet.

En sådan anknytningspunkt finnes nu i järnvägsföreningen; och statens och de enskilda järnvägarnes representanter hafva därigenom lättare utväg att mötas, än om de skulle afvakta järnvägsrådets sammanträden.

Alla öfriga fördelar af att hafva representanter för de enskilda järnvägarne med i järnvägsrådet vinnas lika väl, om sådana representanter äro tillstädes utan att vid votering blanda sina röster med trafikanternas ombuds röster, helst det faller af sig själf, att de enskilda järnvägarnes representanter lika väl som alla andra deltagare i öfverläggningarna kunna få sina uttalanden antecknade i protokollet.

Kommittén anser därför lämpligast vara, att bestämmelse meddelas därom, att tillfälle skall beredas högst fem af svenska järnvägsföreningen utsedda representanter för de enskilda järnvägarne att närvara vid järnvägsrådets förhandlingar med rätt att deltaga i öfverläggningarna men ej i besluten.

Skälig hänsyn till de enskilda järnvägarnes intressen torde dessutom kräfva, att ett exemplar af järnvägsrådets protokoll efter hvarje sammanträde öfverlämnas till järnvägsföreningen.

Kommitténs hemställan.

Kommittén får alltså hemställa, att bestämmelser måtte meddelas därom,

att ett järnvägsråd efter utgången af år 1907 fortfarande skall bibehållas,

att det skall bestå af generaldirektören och chefen för statens järnvägar eller den, som hans tjänst förrättar, såsom ordförande samt 25 ledamöter;

att ordföranden skall äga deltaga i järnvägsrådets öfverläggningar men ej i dess beslut;

att af ledamöterna fem, som skola representera de stats-

Digitized by Google

finansiella intressena, skola utses af Kungl. Maj:t och de öfriga väljas af representanter för de intressen, som i rådet skola genom ifrågavarande ledamöter företrädas, på sätt kommittén här ofvan närmare angifvit;

att souschefen, järnvägsfullmäktige och, i den mån sådant låter sig göra, jämväl afdelningscheferna inom styrelsen skola vid järnvägsrådets förhandlingar närvara med rätt att deltaga i öfverläggningarna men ej i besluten;

att högst fem af svenska järnvägsföreningen utsedda representanter för de enskilda järnvägarne skola äga att närvara vid järnvägsrådets förhandlingar med rätt att deltaga i öfverläggningarna men ej i besluten;

att ett exemplar af järnvägsrådets protokoll skall efter hvarje sammmanträde öfverlämnas till svenska järnvägsföreningen; samt

att i öfrigt om järnvägsrådet i tillämpliga delar skall gälla, hvad som i sådant afseende stadgats i nådiga brefvet den 5 december 1901 och den 11 november 1904, därvid dock torde böra tagas under öfvervägande, om stående fribiljetter skola tillkomma järnvägsrådets ledamöter.

Digitized by Google

Särskilda meningar:

af herr *Lagercrantz*, som anfört:

»Såsom i betänkandet antydts, hafva hufvudsakligen två principiellt olika organisationer dryftats inom kommittén, den ena med bibehållen särdelning i de tre grenarna trafik-, maskin- och banafdelning och med hela administrationen centralt ordnad från toppen med en öfverdirektör såsom afdelningschef, den andra med den administrativa öfverledningen ordnad centralt i styrelsen, men skötseln fördelad under ett antal distriktsförvaltningar.

Den förra organisationsformen har, så länge den kan tillämpas, sina obestridliga fördelar. Dock har jag i likhet med kommittén ansett den senare vara att föredraga, emedan utsträckningen af det svenska statsbanenätet snart (om icke redan nu) lägger praktiskt oöfverkomliga hinder i vägen för en centralisering af både ledning och skötsel.

Det ligger dock i sakens natur, att en organisation, som bygger på en rätt fördelning af ledning och skötsel å olika händer, är särskildt känslig för hvarje oklarhet från början. En halfmesyr, likasom en från början icke tillräckligt tydligt preciserad befogenhetsfördelning, blir här dubbelt farlig, då det lätt nog kan komma att bero på rent personliga egenskaper hos respektive ledare, hvar gränsen blir förlagd, och hvem som rycker till sig makten på den andres bekostnad.

De starka distriktsförvaltningar med en verklig chef, som kommittén föreslagit — hvilket förslag jag lifligt biträdt — förutsätta dock och möjliggöra, enligt mitt förmenande, en annan och enklare organisation af själfva styrelsen. Det är därför i detta afseende, som jag tillåtit mig hafva en afvikande mening mot kommitténs flertal.

Styrelsen skulle enligt kommitténs förslag komma att bestå af:

1 generaldirektör,
1 souschef,
2 järnvägsfullmäktige,
ett antal afdelningschefer,

Digitized by Google

ett antal byrådirektörer,
byråtjänstemän af olika grader samt
kontorsskrifvare och bokhållare.

Den organisation af styrelsen, som jag skulle vilja förorda, kan gifvetvis ej i alla dess delar framläggas i en reservation, men anser jag en för tillfället tillräcklig öfverblick öfver densamma kunna erhållas genom angifvande af den sammansättning af styrelsen, jag tänkt mig, på följande sätt:

1 generaldirektör,
1 souschef,
2 järnvägsfullmäktige,
ett, med hänsyn till det genom distriktförvaltningarnas stärkande minskade arbetet i styrelsen, erforderligt antal byrådirektörer såsom föredragande med aflöning mellan distriktschef och afdelningsföreståndare,
ett likaledes afvägdt antal byråtjänstemän af endast *en* tjänstegrad, med olika löneklasser, samt
kontorsskrifvare och bokhållare.

Genom att bibehålla afdelningschefer i styrelsen har nämligen, efter mitt förmenande, kommittén delvis bibehållit den stränga sönderdelning af järnvägsförvaltningen uti trafik-, maskin- och banafdelning, som visserligen har traditionen för sig, men som i praktiken har sina betänkligheter. Den lifliga växelverkan mellan de olika afdelningarna (hvilka ju dock alla äro till för att befordra trafiken) får ej hämmas af onödiga maktsfärer.

Afdelningschefer anser jag sålunda icke böra bibehållas i styrelsen.

Härigenom vinnes dessutom den stora fördelen, att det blir färre instanser inom styrelsen. Ett ärende skall nu efter att hafva passerat generaldirektörens eller souschefens bord öfverlämnas till öfverdirektören, af honom i de flesta fall till en byrådirektör, af denne till en byråtjänsteman och slutligen kanske till bokhållare och kontorsskrifvare — allt för att sedan gå samma väg tillbaka. Denna anordning med ärendens öfverlämnande från man till man torde visserligen icke kunna helt och hållet undvikas, men den bör dock så mycket som möjligt är förenklas, och genom afdelningschefernas och byrådirektörernas sammanslagning till föredragande byrådirektörer försvinner en af dessa instanser. Därtill kommer, att genom uppdelning af arbetet det såsom sig bör bli specialister, hvar och en på sitt område, som för den beslutande myndigheten framlägga ärendet med alla nödiga detaljer samt äro i tillfälle att omedelbart ställa sin fackkunskap till förfogande.

Beträffande slutligen min uppfattning, att tjänstemännen å styrelsens

Digitized by Google

byråer böra ordnas inom endast en grad, tillåter jag mig, såsom blifvit framhållet i telegratkommitténs betänkande, betona, hurusom det lätt kan inträffa, och har nog ofta inträffat, att styrelsen för att bereda en tjänsteman bättre villkor måst föreslå honom till befordran, oaktadt han kanske ej komme att göra verket samma nytta på den nya posten. Styrelsen bör kunna efter pröfning bevilja en tjänsteman högre lön utan att *nödgas* flytta honom till en annan plats. Detta blir lättare, ifall de under byrådirektören närmast stående biträdande tjänstemännen ordnas inom endast en tjänstegrad, men med flera löneklasser, så mycket mer som något subordinationsförhållande mellan dessa tjänstegrader ej enligt kommitténs förslag afses.

En anmärkning, som skulle kunna framställas mot dessa organisationsförändringar, vore hufvudsakligen, att samarbetet och enhetligheten försvåras, då så många skola föredraga sina ärenden direkt i styrelsen. För min del tror jag, att det icke skall möta någon svårighet för generaldirektören, i synnerhet sedan han fått en souschef vid sin sida, att öfvervaka denna enhetlighet. Och, såsom jag ofvan antydt, tror jag, att samarbetet inom verket *mellan* de olika byråerna underlättas genom den af mig föreslagna förändringen. Det torde vara på sin plats att här stryka under, att generaldirektören och souschefen genom täta öfverläggningar med de samlade distriktscheferna böra kunna förhindra, att enhetligheten mellan de olika distrikten vedervågas på grund af den ökade makt, som lagts i distriktschefens hand.

Vidare skulle kunna anmärkas, att arbetsbördan för styrelsen är stor nog förut, och att man genom att taga bort afdelningscheferna ytterligare minskar antalet af mera kvalificerade krafter. Jag tror, att genom att lägga mer självständigt arbete och ansvar på de äldre byråtjänstemännen skall både dessas kvalifikation stiga, och deras intresse för tjänsten betydligt ökas. Det torde vara obestridt, att litet hvarstädes i våra ämbetsverk en hel del tjänstemäns intresse kväfves, på grund af att de alltför länge få gå och vänta på att i självständigt och ansvarsfullt arbete pröfva sina krafter.

Dessutom skulle en mycket billigare och i längden bättre förvaltning i allmänhet kunna åstadkommas, om verkliga ansvaret ej hopades på så få händer. Tjänstemännen skulle utvecklas och känna sig tillfredsställda af att få utnyttja sina kunskaper och sin arbetslust och visa, hvad de duga till.»

af herr *Ekman*, som anfört:

Styrelsens organisation.

»I likhet med envoyén Lagercrantz anser jag, att med den organisation, kommitténs flertal velat gifva åt järnvägsstyrelsen genom att där bi-

Digitized by Google

behålla de nuvarande öfverdirektörerna, icke kravet på en fullt affärsmässig skötsel af statsbanorna blir tillfredsställdt, utan kommer fortfarande mycken onödig omgång vid ärendenas vandring fram och åter mellan öfverdirektören och byrådirektörerna samt vid ärendenas handläggning och beredning af bägge dessa instanser att kvarstå. Det har nämligen ådagalagts, att beredningen af alla ärenden af betydelse, innan de föredragas inför styrelsen, tillgår så, att ärendet af öfverdirektören öfverlämnas till byrådirektören, som, sedan han beredt ärendet, föredrager och i detalj redogör för detsamma inför öfverdirektören, hvilken i sin ordning slutligen föredrager det i styrelsen. Mig synes att ärendenas behandling skulle vinna i snabbhet och icke förlora i grundlighet, om byrådirektörerna ägde att direkt föredraga dem i styrelsen, hvarigenom den specialkännedom, som de, hvar inom sitt fack, gifvetvis framför öfverdirektörerna besitta, äfven i hvarje särskildt fall komme styrelsen utan mellanhand till godo. Häremot har i hufvudsak anförts, att, då antalet föredragande sålunda skulle ökas, sammanhållningen inom styrelsen och den oafbrutna samverkan mellan chefen och de föredragande skulle försvåras, en invändning som utan tvifvel vore befogad, därest de föredragandes antal skulle blifva alltför stort. Äfven kommitténs flertal har emellertid enats om, att byrådirektörernas antal icke med den förändrade organisationen bör sättas högre än till fjorton, och inom kommittén hafva t. o. m. röster höjts för dessa tjänstemäns begränsning till ett antal af tretton, i det man ansett, att åtminstone tills vidare det på trafikafdelningen kunde vara tillräckligt med två byrådirektörer. I hvilket fall som helst torde antalet icke komma att öfverstiga, hvad som inom betydande utländska och kanske äfven i något fall svenska affärsföretag motsvaras af direktörer inom respektive direktioner, och någon svårighet för chefen att kunna nöjaktigt sammanhålla ett sådant antal synes mig icke böra föreligga.

Af de öfverläggningar, kommittén haft med öfverdirektörerna, har för mig framgått, att dessa vore mera benägna för att vid sina afdelningar bibehålla eller ytterligare dit indraga ärenden än att utflytta sådana till distriktsförvaltningarna. Den mest genomgripande af kommittén föreslagna reformen ligger emellertid just uti ett ökande af distriktsförvaltningarnas makt, ett skapande af verkligt starka distriktsförvaltningar och såsom en följd häraf uti en utflyttning till dessa förvaltningar af alla de ärenden, som därför lämpa sig. Såsom af det nu föreliggande kommittébetänkandet framgår, hade redan 1893 års kommitté insett önskvärdheten af en starkare organisation hos de lokala myndigheterna och af öfverflyttande till dem af en hel del ärenden, hvilka förut handlagts af styrelsen, men hvad 1893 års kommitté sålunda afsåg, har endast i ringa mån blifvit genomfördt, och

Digitized by Google

härtill anser jag den nuvarande organisationen med öfverdirektörer, hvilkas benägenhet att till sig indraga ärenden är helt naturlig, till stor del vara orsak. Att såsom kommitténs flertal föreslagit åtnöja sig med att utbyta titeln öfverdirektör mot afdelningschef anser jag icke vara tillräckligt betryggande för uppnåendet af den önskade maktförskjutningen från öfverdirektörerna till distrikten.

I de fall, där chefen eller souschefen icke äro i tillfälle verkställa inspektioner, torde dessa lika väl kunna utföras af byrådirektörer som af öfverdirektörer.

Ett verkligt genomförande af ett stort antal ärendens förflyttning till afgörande inom distrikten synes mig böra medföra så stor minskning i järnvägsstyrelsens arbetsbörda att, äfven om öfverdirektörsbefattningarna indroges, antalet byrådirektörerer, åtminstone tills vidare, ej behöfde ökas utöfver nu af kommittén föreslagna fjorton. Skulle sedermera en sådan ökning i något fall visa sig erforderlig, så medför den endast en kostnad af kr. 6,600 per år, hvilket kommittén ansett vara lämplig begynnelselön för byrådirektör, under det att lönen till öfverdirektörerna föreslagits till 10,000 kr. Indragning af fem öfverdirektörstjänster skulle alltså motsvara en årlig besparing af 50,000 kr.

Slutligen anser jag mig böra påpeka, att den invändningen ej med fog torde kunna göras, att byrådirektör icke skulle äga nödiga kvalifikationer för att ersätta öfverdirektör. Redan i det nu gällande reglementet inrymmes nämligen åt byrådirektör att i vissa fall såväl inom som utom styrelsen företräda öfverdirektör, och häruti har kommitténs flertal icke ärnat göra någon inskränkning, hvaraf man torde vara berättigad draga den slutsatsen, att någon tvekan beträffande byrådirektörs kompetens att ersätta öfverdirektör ej inom kommittén förelegat.

Den skarpa begränsning, som gjorts i tiden för afslutandet af kommitténs arbeten, och det förhållandet, att en stor del af den tid, hvarunder kommittén arbetat, infallit samtidigt med att jag varit af riksdagsgöromål upptagen, omöjliggöra för mig att utarbeta en fullständig organisationsplan i öfverensstämmelse med hvad jag här ofvan antydt, hvarför jag nödgas inskränka mig till att uttala, att jag anser kommittén bort hemställa

att samtliga öfverdirektörsbefattningar vid statens järnvägar måtte indragas, och

att respektive byrådirektörer i stället blifva föredragande i och ledamöter af järnvägsstyrelsen efter samma grunder beträffande deras rätt att i styrelsen taga säte, som kommitténs flertal velat tillägga afdelningschef.

Digitized by Google

Kollegial styrelseform.

Det torde vara tvifvelaktigt, huruvida det kan vara önskvärdt att införa det af kommitténs flertal föreslagna tillvägagångssättet för ärendenas afgörande i förvaltningsplenum, nämligen genom omröstning, då man samtidigt är beredd föreslå bibehållandet af den bestämmelsen, att chefen fortfarande skall vara Kungl. Maj:t i första rummet ansvarig för statens järnvägars förvaltning. Förhållandet är här väsentligt olika mot enskilda företag, där en person, som uti sådant företag placerat kapital, önskar själf eller genom annan kunna utöfva nödig kontroll och deltaga i bestämmandet öfver, huru detta kapital förvaltas, och där styrelsen är gemensamt ansvarig för alla af densamma beslutade åtgärder, äfven om den egentliga arbetsbördan af förvaltningen endast hvilar på en person. Om fördelarne af denna styrelseforms tillämpning sålunda synas mig vara tvifvelaktiga med den sammansättning, kommitténs flertal velat gifva styrelsen, så synes det mig, att med det ökade antal ledamöter, styrelsen med den af mig föreslagna organisationen skulle komma att erhålla, ett kollegialt styrelsesätt blir än mindre tilltalande. Det är visserligen att märka, att afdelningschef endast vid behandling af ärende, som rör hans verksamhetsområde, enligt kommitténs mening skulle äga att i styrelsens öfverläggningar taga del och utöfva sin rösträtt inom styrelsen, men, därest samtliga byrådirektörer i öfverensstämmelse med min åsikt i stället för afdelningscheferna gjordes till föredragande inom styrelsen, och hvarigenom antalet föredragande alltså ökades, skulle måhända den af kommitténs flertal uttalade farhågan angående svårighet för chefen att i sin hand sammanhålla ledningen af förvaltningen i dess helhet kunna ökas, därest åt ett så pass stort antal föredragande äfven inrymdes rösträtt inom styrelsen.

Någon svårighet att till järnvägsfullmäktige erhålla dugliga och för sitt uppdrag intresserade personer, äfven om åt dem icke inrymmes rösträtt inom styrelsen, torde knappast föreligga, då dessa medlemmar af styrelsen gifvetvis borde på samma sätt som den nuvarande järnvägsstyrelsens ledamöter äga att till protokollet anteckna, därest deras uppfattning stode i strid med af generaldirektören fattadt beslut. Det har inom kommittén äfven upplysts, att redan med den nu gällande organisationen och trots det subordinationsförhållande, hvari de nuvarande ledamöterna af styrelsen — öfverdirektörerna — stå till chefen, sådana reservationer, om ock sparsamt, förekommit.

Med stöd af det förestående tillåter jag mig därför framhålla,

att, därest den af mig här ofvan föreslagna organisationen af järnvägsstyrelsen skulle komma att tillämpas, någon ändring i den generaldirektören nu tillkommande rätten att inom styrelsen ensam fatta beslut ej torde böra vidtagas.

Digitized by Google

Utan tvifvel blifva de tvenne representanter för näringarna, hvilka, om kommitténs förslag genomföres, komma att ingå i järnvägsstyrelsen, i tillfälle att på ett vida kraftigare sätt tillvarataga äfven näringarnes intressen inom järnvägsstyrelsen och mera i detalj kunna tjäna styrelsen såsom rådgifvare, än hvad fallet är med det nuvarande järnvägsrådet. Ehuru den af kommitténs flertal föreslagna sammansättningen af järnvägsrådet erbjuder företräden framför den hittillsvarande, synes mig dock, att det af kommittén föreslagna järnvägsrådet kommer att blifva en alltför tung och onödigt kostsam apparat för att vidare bibehållas. *Järnvägsrådet.*

Jag anser därför,

att kommittén bort föreslå, att järnvägsrådet måtte indragas.»

Digitized by Google

(Öfversättning.) *Bilaga.*

Betänkande

i anledning af ifrågasatt ändring af den nuvarande organisationen af de svenska statsbanornas förvaltning.

I största korthet vill jag här nedan angifva de anmärkningar, till hvilka anledning förekom vid den undersökning rörande organisationen af de svenska statsbanornas förvaltning, som af mig företogs under min vistelse i Sverige den 24 september—13 oktober 1906. Därjämte skall jag beträffande den ifrågasatta omorganisationen af förvaltningen söka framställa några motiverade förslag, som jag tror mig våga göra på grundval af den vunna erfarenheten. Jag är därvid fullt medveten om, att på den korta tid, som af mig användts för studium af förhållandena, min kännedom om desamma i många punkter icke har kunnat tränga så djupt, som skulle erfordras för att fälla ett *slutgiltigt omdöme.*

I.

Förutskickande nämnda förbehåll, har jag att till en början uttala mig rörande *ärendenas behandling i allmänhet,* sådan jag funnit den vid styrelsen i Stockholm samt vid distriktsförvaltningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Den är enligt min åsikt alldeles för tung; ärendenas byråmässiga behandling och bearbetning, förandet af diarier, protokoll, föredragnings- och expeditionslistor tager alldeles för mycket af tid och arbete i anspråk. De till ett ärende hörande handlingarna äro icke sammanförda utan fördelade på flera håll, så att man har besvär att leta reda på de förberedande skrifvelserna i ärendet, i stället för att genast hafva dem samtliga till hands. Skrifvelserna själfva blifva på grund af den öfliga redogörelsen för det historiska förloppet äfvensom genom en del öfverflödiga kuriala vändningar alldeles för långa och tunga; förbindelsen

Digitized by Google

mellan de olika afdelningarna, som enklast förmedlas genom skrifvelsernas vidaresändande med behöflig anteckning (s. k. Verkehr kurzer Hand eller brevi manu, k. H. eller br. m.), är alldeles för litet utvecklad. Blanketter och formulär saknas. Vidare saknas tryckta meddelanden, hvarigenom en order eller en underrättelse kan tillkännagifvas alla vederbörande till efterrättelse eller för vidtagande af vidare åtgärder. Afskrifter af bestämmelser, kungörelser eller meddelanden, som måste tillhandakomma ett stort antal befattningshafvare, mångfaldigas icke på ett ställe och en gång för alla medelst tryck, öfvertryck eller annat förfaringssätt, utan de olika expeditioner, som beröras af saken, taga endast så många afskrifter, som de för egen del behöfva, utan att tänka på, att samma afskrifningsarbete måste utföras äfven å nästa expedition, och att sålunda tid och arbetskrafter gå förlorade. På möjligheten att kunna följa gången af ett ärende lägges allt för stor vikt. Slutligen införes en och samma sak åter och åter igen i diarier och listor, och på kontrollerandet af dess vidare behandling användes alldeles för mycket arbete och möda. Skillnaden i behandlingssättet mellan viktiga och oviktiga ärenden, ärenden af varaktigt och tillfälligt värde, är icke uppdragen på tillfredsställande sätt. De senare kan man, sedan de fyllt sitt ändamål, sammanföra i särskilda aktstycken, som uppdelas efter innehåll. Införande i diarier o. s. v. är öfverhufvud taget obehöfligt i fråga om dylika saker.

Fördelandet af inkomna ärenden är för omständligt och tidsödande. Ett ärende, som t. ex. skall behandlas af öfverdirektören för banafdelningen och som inkommer till styrelsen, diariiföres först där, förelägges generaldirektören, öfverlämnas af denne till öfverdirektören för banafdelningen, diariiföres vid denna afdelning ånyo och behandlas sedan enligt § 17 i kungl. instruktionen af den 15 oktober 1897 såsom ett vanligt föredragningsärende. Sedermera införes det å en föredragningslista, föredrages vid första lägliga tillfälle, och ett koncept till utgående expedition uppsättes. Detta koncept justeras af byrådirektören eller, om denne själf uppsatt konceptet, af öfverdirektören, i viktigare fall äfven af generaldirektören. Härefter göres en utskrift af konceptet och denna undertecknas på föreskrifvet sätt.

Utan att vilja beröra de bestående materiella föreskrifterna, tillåter jag mig att i korthet föreslå följande förenklade förfaringssätt för ett ärendes behandling. Vid ingående betecknas ärendet genast af registratorn som ett banafdelningsärende och införes i korthet i denna afdelnings diarium, förelägges först för generaldirektören och omedelbart därefter med dennes anmärkningar för öfverdirektören. Denne föredrager detsamma, skrifver själf eller låter en därtill lämpad tjänsteman på grund af föredragningen

Digitized by Google

skrifva beslutet på själfva akten eller på ett tillhörande omslag, denna anteckning signeras såsom föredragningsärende af honom och generaldirektören och går sedan vidare. I diariet anmärkes i korthet datum för föredragningen, och hvart expeditionen sändts. Enklare saker, som icke behöfva föredragas, afgöras genast af öfverdirektören eller af en af honom anmodad tjänsteman genom beslutets nedskrifvande å akten. Efter omständigheterna återsändes själfva akten med åtecknadt beslut, såsom t. ex. till distriktsförvaltningarna, eller lämnas ett kort besked. Detta kan genast i utskrift bifogas af vederbörande tjänstemän och afsändas, sedan öfverdirektören försett detsamma med sin underskrift, medan det sakliga innehållet af beslutet i korthet antecknas å akten och öfriga behöfliga åtgärder vidtagas. Om flera underordnade myndigheter inom förvaltningen måste erhalla del af beslutet, är det icke nödvändigt att tillhandahålla dem särskilda afskrifter, utan sändes själfva akten med åtecknadt beslut under hand till vederbörande för kännedom eller åtgärders vidtagande. Om så är lämpligt, kan akten behållas; den kan också efter slutad behandling återsändas till utgångspunkten, dock utan medsändande af något missiv. Dylika exempel kunna åberopas i mängd; detaljerna i detta hänseende böra ordnas i en utförlig instruktion, för hvilken mutatis mutandis de efteråt anförda preussiska föreskrifterna kunna tjäna till förebild.

I de föreskrifter, som för detta ändamål böra utfärdas, måste man fasthålla vid följande hufvudsynpunkter:

1. All skriftväxling måste göras så *enkel* som möjligt; vid hvarje annotation, hvarje skrifvelse måste eftertänkas, om det, som göres, verkligen är *nödvändigt*. Det mesta, som sker endast för kontrollerande af ärendets gång inom verket, kan undvaras, då detta till större delen kontrollerar sig själft, och då i fråga om de flesta ärendena det sakliga innehållet är tillräckligt för att bedöma deras antagliga gång. *Afskrifter* skola så vidt möjligt undvikas, men i hvarje fall tagas endast å *ett* ställe under användande af något förfaringssätt för mångfaldigande.

2. Statsbanornas förvaltning i dess helhet skall betraktas som en *organisk enhet*, och följaktligen ärendenas behandling och skriftväxlingen ordnas så, att man nöjer sig med att veta, hvarest en skrifvelse finnes för att vid behof kunna erhålla densamma. Det är därvid alldeles icke behöfligt, att alla de myndigheter eller expeditioner, som befattat sig med ett ärende under dess gång, också erhålla eller taga afskrifter däraf till sina arkiv.

I fråga t. ex. om ett ärende rörande en olyckshändelse kommer akten att bestå af skrifvelser, som tillkommit hos de olika myndigheterna. Slutligen hamnar kanske saken hos vederbörande distriktsförvaltning för af-

Digitized by Google

görande, sedan möjligen styrelsen fattat beslut i fråga om nödiga disciplinära åtgärder eller i fråga om trafik- eller bananordningar. Det är då tillräckligt, att den egentliga akten stannar hos distriktsförvaltningen, utan att styrelsen behöfver behålla afskrifter eller dubletter, med undantag dock för besluten rörande trafik- eller bananordningar. Man vet, att akten finnes hos distriktsförvaltningen, och att den hvilket ögonblick som helst kan infordras därifrån.

Från denna synpunkt bör tillvägagångssättet »kurzer Hand» erhålla så stor utsträckning som möjligt, hvarigenom skrifvelserna utan afskrifters tagande gå ur hand i hand och beslutet tecknas på akten.

3. Akterna måste städse innehålla samtliga skrifvelser i ämnet från början till slut; det nu brukliga sättet att bevara de egentliga besluten på ett från akterna skildt ställe är besvärligt och omständligt.

4. För vinnande af större öfverskådlighet böra register och diarier delas i så talrika och lätt skiljbara delar som möjligt. Naturligast och ändamålsenligast har visat sig vara att uppdela ärendena efter deras sakliga beskaffenhet, så att de ärenden bilda en grupp, som enligt den föreliggande arbetsplanen skola bearbetas af *en* tjänsteman.

5. Stor vikt bör läggas därpå, att alla order, som måste tillställas ett stort antal byråer, kontor eller expeditioner eller äro af intresse för dem, icke mångfaldigas genom afskrifter å olika ställen, utan genom styrelsens försorg tillhandahållas sammanförda i en *tjänstetidning* eller *underrättelsesamling*, som utkommer minst en gång i veckan eller oftare vid behof, som därjämte efter en bestämd fördelningslista regelbundet tillhandakommer *alla* vederbörande inom järnvägsförvaltningen samt dessutom högre myndigheter, grannbanor o. s. v., och som utan vidare utgör en order för de angifna befattningshafvarne. Härigenom icke blott inbespares en ofantlig mängd skrifveri, utan bildar denna tjänstetidning, som också kan användas till meddelanden af allehanda slag, t. ex. för alla personalangelägenheter, samtidigt ett förträffligt medel för åstadkommande af samband mellan de olika grenarna af järnvägstjänsten, då tidningens innehåll blir gemensam egendom för alla dess läsare. Måhända kunde hvarje distriktsförvaltning utgifva en tidning af mindre omfattning, hvilken gifvetvis måste tillställas styrelsen i ett flertal aftryck.

6. Alla skrifvelser skola affattas så kort som möjligt. Det nu brukliga historiska referatet ur akterna af hvad, som förut skett beträffande ärendet, är fullständigt öfverflödigt. Ett kort åberopande af den skrifvelse, som föranleder den ifrågavarande expeditionen, är tillräckligt. Skall t. ex. en distriktsförvaltning yttra sig beträffande nödvändigheten eller lämplig-

Digitized by Google

heten af en utaf styrelsen ifrågasatt åtgärd, så bör det i utlåtandet lyda helt enkelt:

Distriktsförvaltningen N. N. den .....
Svar å skrifvelsen den .....
N:r , ang. .....

Den föreslagna åtgärden synes oss på det hela taget ändamålsenlig. Vi tillåta oss likväl göra följande erinringar: 1) ..... o. s. v.

(Underskrift).

Till Styrelsen.

Är utlåtandet eller yttrandet infordradt genom påteckning, bör det lyda endast:

Återsändes. Vi hafva följande erinringar att göra: 1) ..... o. s. v.

(Underskrift).

I hvad mån de enligt svenska statsmyndigheters sed använda s. k. kuriala vändningarna kunna undvaras, undandrager sig mitt bedömande. I hvarje fall är en inskränkning mycket önskvärd. Ju kortare och knapphändigare det säges, som i sak måste sägas, desto klarare kommer tanken till uttryck, desto hastigare läses och fattas innehållet. Denna uttryckets knapphet sakna de flesta af mig genomsedda tjänsteskrifvelserna redan till följd af det vidlyftiga refererandet.

7. Användandet af här föreslagna förenklade former för ärendenas gång förutsätter, att ett visst allmänt förtroende till tjänstemännens pålitlighet förefinnes, och att de alla hafva ett något så när godt minne. Men båda dessa saker kunna ej heller undvaras med användande af de mest ängsligt noggranna och omständliga former för ärendenas gång. Om en tjänsteman illvilligt undanlägger, försnillar eller gömmer skrifvelser, så kan den skarpaste kontroll ej framtrolla desamma. Förfalskar han därjämte listor, diarier o. s. v., så kan man ej ens med säkerhet fastställa, hvarest den ifrågavarande skrifvelsen befinner sig. Utan god tro, »bona fides», kunna tjänstegöromålen icke på behörigt sätt upprätthållas. Ej heller erbjuder kontrollen med listor och diarier något skydd mot göromålens undanskjutande och försenande till följd af bearbetarens tröghet eller oduglighet, då påminnelser om behandling enligt sakens natur kan ske först efter en rymligt tillmätt tid.

Hvad nu minnet beträffar, så kan detta visserligen i enstaka fall verksamt understödjas genom annotationer i böcker, men erfarenheten lär, att minnet äfven förutan denna tunga kontroll räcker till att följa ären-

Digitized by Google

denas gång inom den krets, i hvilken de naturenligt röra sig, och att när som helst återfinna dem. Man måste för öfrigt tänka på, att det är omöjligt att sända hvarje skrifvelse från plats till plats mot kvitto såsom ett rekommenderadt bref. Huru oändligt sällan händer det väl, att vanliga postsändningar, bref, brefkort, trycksaker gå förlorade och likväl annoteras eller bokföras de ingenstädes!

Genom det myckna annoterandet och förandet af listor fördröjes och invecklas dessutom ärendenas gång, och försvåras sålunda för minnet arbetet med hvarje särskild sak i stället för att lätta detsamma. Ju flera omvägar, som bortfalla, ju kortare och rakare den tillryggalagda vägen är, desto lättare är det för människominnet att följa den.

8. Jag vill därjämte fästa uppmärksamheten på ett hos de tyska järnvägsmyndigheterna allmänt brukligt förfaringssätt, hvarigenom ärendenas gång i hög grad underlättas. De särskilda dezernenterna (ordet kan hvarken på tyska eller svenska återgifvas på annat sätt) betecknas med bokstäfver eller — hos preussiska statsbaneförvaltningen numera allmänt — med siffror. Nyingångna ärenden förses af föreståndaren för centralbyrån, som ungefär motsvaras af den svenske registratorn, genast med de personers nummer, som det enligt arbetsfördelningsplanen åligger att behandla ärendet. Mycket ofta är detta flera personer, nämligen utom dezernenterna kodezernenterna. Vid genomseendet godkänner presidenten (generaldirektören) denna fördelning genom att låta densamma oförändrad passera, eller ock ändrar han den genom ändring af de ifrågavarande siffrorna. De i ärendet afsända besluten måste då vara undertecknade med de angifna dezernenternas eller kodezernenternas förkortade namnteckning. Den, som gör utkastet till den expedition, som är afsedd att utfärdas, utsätter vid slutet däraf efter den firmabeteckning, under hvilken beslutet skall utfärdas, med blyerts de ifrågavarande dezernenternas och kodezernenternas siffror. Detta betyder, att ärendet skall föreläggas ifrågavarande personer för undertecknande resp. medundertecknande. Önskar en dezernent, att en annan dezernent, äfven om denne icke finnes angifven som medverkande, likväl skall förklara sig biträda ett beslut eller taga del däraf, så sätter han endast vederbörandes siffra eller signatur under firmabeteckningen och gör följande anmärkning »Förelägges hr N. N. för benäget gemensamt undertecknande.» N. N. sätter då sitt namn under beslutet eller antecknar därå: »Haft del, N. N.»

Hyser kodezernenten betänkligheter mot undertecknande af det honom tillställda beslutet, måste han muntligen sätta sig i förbindelse med dezernenten. Vid behof inhämtas presidentens afgörande. Äfven presidentens medverkan påfordras å utkastet till beslutet på det sätt, att det för honom

Digitized by Google

begagnade tecknet (merendels Pr) med blyerts sättes under firmabeteckningen, hvarpå ärendet förelägges honom till gemensamt undertecknande. För belysande af detta förfaringssätt må följande exempel tjäna. Till ett beslut, däri hr N. N. med siffran 2 är dezernent och hr X med siffran 6 kodezernent, och som dessutom kräfver presidentens medverkan, göres af vederbörande tjänsteman följande utkast:

(Utkast till beslut).

Kungl. Styrelsen.

Pr. 2 6

De angifna personerna sätta därefter sina signaturer öfver blyertsanteckningen, och därmed är utkastet till beslut färdigt att renskrifvas. Att på detta sätt föreskrifva och trygga medverkan af en medintresserad dezernent, s. k. kodezernent, sparar en oändlig mängd skrifveri fram och tillbaka, antalet af de ärenden, som skola föredragas, minskas i hög grad och likväl ernås samarbete.

9. För att leda ärendenas gång inom vederbörande ämbetsmyndighet är följande förfaringssätt brukligt och beprövadt vid de preussiska järnvägsdirektionerna: Sedan de särskilda ärendena varit hos generaldirektören och dezernenten och blifvit införda i vederbörande diarium, läggas de, efter det förslag till beslut utarbetats, af den tjänsteman, som det åligger att bearbeta desamma, i en portfölj (pappomslag), å hvilken finnes en s. k. vägvisare. I denna vägvisare inför tjänstemannen i förkortad form föreskrift om den väg, skrifvelsen bör taga, exempelvis sålunda:

Den bearbetande tjänstemannens namn.

Dez 8	Dez 5	Pr	Räkenskaps-byrån	Kansliet	Hufvudkassan	. . . . .

Naturligtvis måste den sålunda i förkortad form föreskrifna gången af ärendet noga öfverensstämma med den, som föreskrifves af själfva beslutet. De dezernenter och byråer, hvilka ärendet på grund af denna vägvisare förelägges, öfverstryka det tecken, som har afseende å dem, så

Digitized by Google

snart de i enlighet med beslutet behandlat saken, och få icke sända detsamma vidare utan detta tecken till, att åtgärder vidtagits. Vaktmästarne hafva vid ärendenas vidare befordran helt enkelt att följa dessa tecken, tills vägvisarens alla föreskrifter iakttagits. Närmare angående detta förfaringssätt framgår af § 15 i byråordningen för järnvägsdirektionerna (Verwaltungsvorschriften N:o 21, s. 245 och s. 279).

För brådskande ärenden användas af de tyska järnvägsmyndigheterna merendels *röda* omslag eller portföljer med påskriften »Eilig».

10. I det föregående har jag gifvetvis inskränkt mig till påpekande af några viktiga punkter och några åtgärder, hvarigenom förenklande och påskyndande af ärendenas afgörande synas mig möjliga. Utvecklingen af alla detaljer skulle här blifva för vidlyftigt. Jag vill endast fästa uppmärksamheten på den redan åberopade byråordningen för de preussiska järnvägsdirektionerna, som användts sedan mer än 10 år tillbaka och som har bestått profvet. Den är en verklig fyndort för förenklingar af allehanda slag. Äfven byråordningen för inspektionerna (N:o 25 i »Verwaltungsvorschriften» s. 369) och anvisningen för skriftväxlingen inom järnvägsförvaltningen (N:o 31 i »Verwaltungsvorschriften» s. 461) innehålla många användbara fingervisningar.

Det torde måhända vara att rekommendera, att lämpliga tjänstemän vid svenska statsbanorna sändas till Preussen för att studera nämnda anordningar.

Enligt min åsikt kan ett stort antal af de preussiska byråanordningarna med behöflig anpassning efter de i många hänseenden afvikande svenska förhållandena mycket väl användas i fråga om ärendenas behandling hos styrelsen och i förminskad skala äfven hos distriktsförvaltningarna och inspektionerna.

II.

Jag öfvergår nu till frågan om organisationen af de svenska statsbanornas förvaltning. Den bestående organisationen, som i hufvudsak hvilar på kungl. instruktionen af den 15 oktober 1897, har enligt nästan alla intresserades så godt som enhälliga öfvertygelse i en mycket viktig punkt *icke* bestått profvet. Den föreskrifna fördelningen af göromålen mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna har medfört, att styrelsen och särskildt de därstädes sysselsatta öfverdirektörerna äro öfverhopade med göromål, under det att distriktsförvaltningarna icke utvecklat sig till organiska, enhetliga, praktiskt fruktbärande förvaltningsinstanser. De kunna icke

Digitized by Google

gärna arbeta med den rätta tillfredsställelsen, deras befogenhet är för inskränkt, de äro i de obetydligaste saker bundna af styrelsen och måste skrifva ett oändligt antal utlåtanden. Ärendena gå fram och tillbaka mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna, den personliga beröringen med styrelsen är för liten, resorna för sällsynta. Inom distriktsförvaltningen har distriktschefen visserligen formellt den behöfliga befogenheten, men sakligt gör hans inflytande sig icke tillräckligt gällande. Distriktsförvaltningarna bilda, trots det stora antal ärenden, de hafva att handlägga, och föreskriften om gemensamma sammanträden, icke någon tillfredsställande enhet; distriktsförvaltningsinstitutionen sväfvar så att säga i luften; den saknar lif. Ärendenas gång genom distriktschefens hand kännes ofta hämmande och försenande. Hans inflytande är icke af bestämmande art, utan afgörandet tillkommer styrelsen, och de viktigaste ärendena afgöras efter öfverenskommelse mellan vederbörande öfverdirektör i styrelsen och vederbörande afdelningsdirektör i distriktsförvaltningen, så att distriktschefens mellanhand ofta kännes som tidsödande och öfverflödig.

Detta är det ungefärliga innehållet af de åsikter, jag hört, och den uppfattning, som jag själf erhållit af det nuvarande sättet för ärendenas behandling.

Olägenheterna kunna afhjälpas på olika sätt: man kan *antingen* fullständigt upphäfva mellaninstansen distriktsförvaltningarna, så att hela ledningen uteslutande stannar hos styrelsen, och så att inspektionerna hafva att under styrelsen uteslutande besörja det lokala utförandet af tjänsten; *eller* också kan man fördela befogenheten mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna sålunda, att styrelsens arbetsbörda lättas, och styrelsen hufvudsakligen erhåller öfverledningen och ordnandet af tjänsten i allmänhet, under det att den lokala förvaltningens uppgifter öfverlämnas till självständigt afgörande af distriktsförvaltningarna, så att dessa erhålla ett större, skarpt begränsadt verksamhetsområde.

Hvilken af dessa lösningar är den rätta? Man måste vid undersökning af denna fråga närmast tänka på omfattningen af styrelsens uppgifter för närvarande. Vid en jämförelse mellan tyska och svenska förhållanden inser man genast, att styrelsen med hänsyn till omfattningen af sina åligganden är något helt annat än en preussisk kungl. järnvägsdirektion. Styrelsen har framför allt att behandla nästan alla de göromål, som tillhöra den öfre, allmänna ledningen, och hvilka i Preussen tillkomma ministern för allmänna arbeten; ty styrelsen har öfver sig icke något ministerium såsom ledande öfverordnad myndighet, utan endast Kungl. Maj:t, inför hvilken de ifrågavarande ärendena föredragas af civilministern. Denne har till biträde vid bearbetandet af järnvägsangelägenheterna, förutom expeditions-

Digitized by Google

chefen, en byrå i departementet, hvilken byrå emellertid jämte ärenden rörande statens järnvägar har att handlägga alla de ärenden rörande enskilda järnvägar, som afgöras af Kungl. Maj:t. Hvarken civilministern, expeditionschefen eller de å nämnda byrå anställda ämbets- och tjänstemännen — ett kansliråd, en kanslisekreterare och extra ordinarie tjänstemän — äro järnvägsfackmän i egentlig mening. Expeditionschefen och de å byrån anställda befattningshafvarne äro i regeln juridiskt eller administrativt utbildade. Järnvägsfackkunskapen är öfver hufvud taget icke alls representerad ofvanför styrelsen. Till jämförelse må framhållas följande: den preussiske ministern för allmänna arbeten har sedan 1878 med ett undantag (ministern v. Budde 1903—1906, f. d. general, som emellertid flere år hade bearbetat järnvägsangelägenheter i preussiska generalstaben) själf alltid varit en fackman å järnvägsområdet. För behandling af järnvägsangelägenheter har han till sitt förfogande: 1 understatssekreterare, 5 ministerialdirektörer såsom föreståndare för de 5 järnvägsafdelningarna och i dessa icke mindre än 33 föredragande råd och 19 i fråga om arbetet väsentligen likställda biträden (regeringsråd och -assessorer, järnvägsbyggnadsinspektörer, järnvägsdirektörer, regeringsbyggmästare o. s. v.), tillsammans 58 personer af högre administrativ, juridisk eller teknisk utbildning och i regel flerårig, merendels långvarig erfarenhet i järnvägstjänsten.

Den preussiske järnvägsministern åligger enligt förvaltningsordningen af 1895 en mångfald till öfverledningen hörande ärenden, som finnas uppräknade i §§ 2—5, men som icke obetydligt ökats genom talrika, af ministern gjorda förbehåll.

Alla dessa göromål måste i Sverige handläggas af styrelsen. Dessutom hvilar på styrelsen till större delen den egentliga *förvaltningen* af statsbanorna, hvilken i Preussen utöfvas af 21 under ministern ställda kungl. järnvägsdirektioner. Ty hvad som nu handhafves af distriktsförvaltningarna är mestadels till det lokala utförandet och ledandet hörande göromål, hvilka i Preussen hufvudsakligen utöfvas af de olika inspektionerna. För behandling af direktionsgöromålen (sålunda *förutom* inspektionerna, hvilkas antal enligt 1906 års stat uppgår till 533) finnas för närvarande i Preussen hos de 21 järnvägsdirektionerna tillsammans i rundt tal 600 tjänstemän med högre utbildning, däribland 21 presidenter och 45 öfverregerings- eller öfverbyggnadsråd. Antalet af de högre tjänstemän, som i Preussen besörja samma göromål, som i Sverige i hufvudsak tillkomma styrelsen, utgör alltså i rundt tal 660. För att erhålla en

Digitized by Google

någorlunda riktig jämförelse mellan den preussiska och den svenska statsbaneförvaltningens arbetsbörda, må man sammanställa följande siffror:*)

	Preussen.	Sverige.
Statsbanornas längd: rundt tal	35,000 km.	4,300 km.
Trafikinkomster: » »	1,700 mill.	65 mill.
Driftsutgifter: » »	1,060 »	45 »
Vagnaxelkilom.: » »	$16^1/_2$ milliarder	850 »

Om man än icke af olika skäl kan våga sig på det mycket svåra försöket att nämna *ett* tal såsom angifvande förhållandet mellan de båda förvaltningarnas arbetsbörda, så är likväl så mycket tydligt, att det synes betänkligt att i Sverige hafva blott en *enda* myndighet, styrelsen, för alla de göromål, som i Preussen handhafvas af 1 ministerium och 21 järnvägsdirektioner. Utan att närmare utreda, huruvida styrelsens nuvarande uppsättning af högre tjänstemän är tillräcklig, kan redan af ofvanstående jämförelse dragas den slutsatsen, att *en* myndighet knappast *kan* vara vuxen så omfångsrika och vidtutgrenade göromål. I hvarje fall utgör denna jämförelse en tydlig fingervisning därom, att en nödvändig omorganisation af förvaltningen icke kan syfta däråt, att denna *enda* myndighet ännu mera *belastas* med göromål och utbildas till ett allt mera tungrodt organ; att snarare tvärtom en stark *lättnad* för denna enda myndighet måste eftersträfvas.

Det är en mycket utbredd uppfattning, att ett *ökande* af öfvermyndighetens arbetsbörda är likbetydande med en ännu starkare *centralisation*, ett *lättande* af dess arbetsbörda däremot med *decentralisation*. Denna uppfattning är icke fullt riktig: man kan mycket väl *lätta* den öfverordnade myndighetens arbetsbörda utan att beröfva den en centralmyndighets befogenhet och antasta centralisationssystemet. Utan att göra intrång häri kunna de underordnade myndigheterna mycket väl öfvertaga ett stort antal göromål samt erhålla större rörelsefrihet och självständighet, om blott de angelägenheter, som tarfva en enhetlig behandling, undandragas deras verksamhetsområde, eller om en enhetlig behandling af dylika ärenden är tryggad genom af centralmyndigheten gifna föreskrifter. En stat, som äger järnvägar, måste ovillkorligen för deras förvaltande hafva *en* öfvermyndighet, från hvilken denna enhetliga förvaltning *centralt* ledes, och från hvilken alla allmänna föreskrifter och tjänsteanvisningar utgå. Det

*) Siffrorna rörande Preussen äro hämtade ur staten för år 1906, siffrorna angående Sverige äro af mig uppskattningsvis beräknade efter förhållandena år 1904 och mig lämnade uppgifter.

Digitized by Google

är emellertid en naturlig maktfördelning, att alla angelägenheter, som höra till den *lokala* förvaltningen och dess tjänsteområde, inom gränserna af de nämnda allmänna föreskrifterna utöfvas af de underordnade myndigheterna. Användes denna regel i afseende å de svenska statsbanorna, så ligger det nära till hands, att omförmälda öfvermyndighet icke kan vara någon annan än styrelsen, såsom hittills varit förhållandet. En utredning af frågan, huruvida det skulle vara möjligt och rådligt att i Sverige inrätta ett *ministerium*, liknande det preussiska, och därmed åstadkomma en väsentlig ändring af den svenska statsförfattningen, ligger nämligen utom min uppgift. Granskar man styrelsens befogenhet och omfattningen af dess göromål med ledning af kungl. instruktionen af den 15 oktober 1897 och särskildt det tillvägagångssätt, som på grund af mångårig vana tillämpas, så finner man, att för närvarande icke blott den högre och allmänna ledningen af järnvägsangelägenheterna åligger styrelsen, utan äfven att, såsom redan nämnts, det stora flertalet af dess göromål bestå i det omedelbara förvaltandet af hela det oerhördt stora området, hvadan styrelsen hos sig förenar öfverledning och omedelbart förvaltande. Ville man därjämte å styrelsen öfverflytta de till den lokala förvaltningen hörande göromål, som hittills ålegat distriktsförvaltningarna, så skulle man ytterligare utveckla dess dubbelnatur och i hvarje fall ernå ett så starkt belastande af denna myndighet, att dess rörlighet och handlingsförmåga skulle äfventyras. Man måste härvid fästa särskildt afseende vid det svenska järnvägsnätets *speciella lokala* förhållanden. Redan ett omfång af omkring 4,300 km. järnvägar, hvars ändpunkter Malmö och Riksgränsen äro belägna 2,141 km. från hvarandra, erbjuder alldeles ovanliga svårigheter. Till jämförelse må endast anmärkas, att af de preussiska järnvägsdirektionernas förvaltningsområden intet har afsevärdt större omfattning än 2,000 km. Af de tyska statsbaneförvaltningar, som besörja tjänsten allenast med inspektioner utan att såsom mellaninstans hafva några direktioner eller trafikdirektioner, må endast nämnas Württemberg, hvars område innefattar omkring 2,000 km. och hvars bannät är så tätt, att det största förefintliga afståndet mellan två stationer, från Osterburken till Friedrichshafen, utgör allenast 379 km., och att man från Stuttgart kan nå den mest aflägset belägna stationen på 4 timmar. Lika gynnsamma äro förhållandena för de preussiska järnvägsdirektionerna. Till och med i det mycket uttänjda Altonadistriktet, hvars ändpunkter, Altona och Nauen, ligga *omkring 500 km.* från hvarandra, kunna de mest aflägset belägna inspektionstationerna, Berlin och Flensburg, hinnas på $3^3/_4$ resp. 4 timmars resa från Altona. I de flesta distrikten kunna inspektionsstationerna nås från direktionsstationerna på 1—2 timmar. Man jämföre därmed Sveriges förhållanden: Riksgränsen

Digitized by Google

1,523 km. och Malmö 618 km. från Stockholm. Färden till Kiruna kräfver under vintertidtabellen 47 timmar, färden till Malmö alltid 12 timmar. Till och med inspektionsstationerna ligga så aflägset från distriktsförvaltningsstationerna, att en tjänsteresa mellan dem endast undantagsvis kan företagas fram och åter samma dag.

Dylika afståndsförhållanden försvåra naturligtvis i högsta grad den lokala förvaltningens besörjande från medelpunkten Stockholm och synas föranleda, att man lämnar ur räkningen möjligheten att från denna enda punkt omedelbart leda förvaltandet af ett så omfattande och utsträckt nät. Ty ett sådant omedelbart ingripande i förvaltningen förutsätter noggrann kännedom om förhållandena på platsen, täta inspektioner på ort och ställe, noggrann personalkännedom och liflig beröring med de särskilda områdenas befolkning och kunskap om dennas trafikbehof, något som endast kan vinnas genom täta resor.

Till följd häraf är det *ogörligt* att lösa svårigheterna på den först antydda vägen: *upphäfvande* af mellaninstansen distriktsförvaltningen och öfverflyttande af dess befogenheter på styrelsen. Styrelsen skulle därigenom blifva en oformligt stor och trög myndighet, som skulle nedtyngas af bördan af en mångfald detaljer.

Lösningen måste sålunda sökas på den andra vägen: styrelsens *lättande* i största möjliga omfattning från den omedelbara förvaltningens uppgifter, inskränkande af dess verksamhet till öfverledningen och reglerandet af förvaltningstjänsten i allmänhet, under det att alla den omedelbara och lokala förvaltningens uppgifter skulle öfverlämnas till *omorganiserade* distriktsförvaltningar. På detta sätt låter det sig göra att befria styrelsen från en mängd mindre viktiga ärenden och samtidigt lämna distriktsförvaltningarna nya uppgifter, tillföra dem friska arbetskrafter och omskapa dem till verkligt lifskraftiga organ för distriktens förvaltande.

En dylik organisationsändring är desto mera att rekommendera, som därigenom hufvudsakligen endast *inre* ändringar behöfvas, under det att de *yttre* organen i hufvudsak förblifva desamma. Särskildt böra distriktsförvaltningar bibehållas i de stora trafikpunkterna Göteborg och Malmö. Ett upphäfvande af dessa myndigheter skulle i dessa båda städer, som uppehålla självständiga trafikförbindelser med utlandet och där liksom i deras omnejd handel och industri kunna glädja sig åt rik blomstring, rent af kännas som ett hårdt slag. Man skulle anse sig vårdslösad, och allmänheten skulle lifligt klaga öfver försvårandet af förbindelsen med de långt bort förflyttade järnvägsmyndigheterna.

Huru kraftigt lokala behof tala för bibehållande af de nordliga distrikts-

Digitized by Google

förvaltningarna i Östersund och Luleå, undandrager sig mitt bedömande. Med de nordliga linjernas svaga trafik synes det mig, som om för dessa områden *en* distriktsförvaltning väl kunde räcka, hvilken emellertid borde förläggas så nära som möjligt intill de banor, som besörja de väldiga malmtransporterna. Jag afhåller mig emellertid från något ytterligare omdöme, då jag saknar kännedom om de lokala förhållandena.

Jag bör nu måhända ingå på frågan om de förändringar i organisationen och i arbetsområdena för styrelsen och för distriktsförvaltningarna, som synas mig nödvändiga för åstadkommande af det förut omnämnda såsom eftersträfvansvärdt angifna målet.

Hvad då först styrelsen angår, synes mig ärendenas nuvarande uppdelande på särskilda af öfverdirektörer ledda och från hvarandra skarpt skilda afdelningar icke önskvärdt, emedan enhetligheten därigenom skadas och samverkan försvåras. Jag tror också, att det nuvarande antalet öfverdirektörer är för litet, och att till följd häraf i fråga om vissa öfverdirektörer ett allt för starkt hopande af ärenden är oundvikligt, särskildt när de nödvändiga täta resorna betinga en längre bortovaro för dessa personer. För sådana fall måste alltid finnas en annan med samma befogenhet utrustad öfverdirektör till hands för att vikariera, liksom det också ständigt måste finnas utsedd en ställföreträdare åt generaldirektören. Öfverdirektörernas ställning måste mera motsvara den, som intages af medlemmarne i de preussiska järnvägsdirektionerna, mellan hvilka göromålen enligt en bestämd arbetsplan fördelas med iakttagande af den synpunkten, att vid *afgörande* af hvarje sak af någon betydelse skola medverka förutom dezernenten dessutom såsom kodezernenter alla de styrelsemedlemmar, hvilkas arbetsområden på något sätt däraf beröras. Angifvandet af dezernenter och kodezernenter för inkommande ärenden skulle tillkomma generaldirektören, som tillika hade att bestämma, i hvilka ärenden han själf ville deltaga, så framt ej i detta hänseende redan funnes en allmän föreskrift, såsom fallet borde vara beträffande alla viktigare ärenden. Särskild vikt borde läggas därpå, att för *banunderhållets* — byggnadsanläggningarna däri inräknade — stora område ständigt funnes 2 (öfverdirektörer) ledamöter, hvilkas arbetsområden kunde begränsas *lokalt*, så att exempelvis distriktsförvaltningarnas i Malmö och Göteborg områden hänfördes till den ene och de öfriga 3 distrikten till den andre. De till banunderhållet hörande *allmänna* angelägenheterna skulle möjligen afgöras af den äldre eller ännu bättre den af de båda, som därtill vore lämpligast, under den andres kodezernat. Öfverdirektörens för trafikafdelningen nuvarande göromål (med uteslutande af taxeafdelningens redan nu afsöndrade ärenden) kunde likaledes fördelas på två sidoordnade ledamöter så, att deras verksamhets-

Digitized by Google

områden på liknande sätt delades efter distrikt och de allmänna angelägenheterna afgjordes af den äldre under kodezernat af den yngre. Det s. k. *trafik*väsendet i inskränkt bemärkelse, expeditionen af resande och gods samt frågor rörande behofvet af varuutbyte, borde ändamålsenligt behandlas gemensamt med tariffangelägenheter, såsom väl redan nu sker. Äfven härvid borde med hänsyn till det stora antalet tarifförbindelser med utlandet, i hvilka de svenska statsbanorna deltaga, och betydelsen af desamma, äfvensom med hänsyn till det ännu större antalet dylika förbindelser med privatbanor, hvilka nödvändiggöra oupphörliga tarifförhandlingar, en delning ifrågakomma på det sätt, att möjligen en ledamot behandlade de allmänna godstariffangelägenheterna, trafiken med utlandet och lokaltariffen, medan en annan hade att behandla samtliga persontariffangelägenheter samt ärenden angående godssamtrafiken med privatbanorna och expeditionstjänsten i allmänhet. Äfven här kräfves ett ömsesidigt ställföreträdande och kodezernat i alla viktigare frågor. Måhända kunde ökningen af antalet öfverdirektörer möjliggöras utan mera betydande ökning af personalen i dess helhet, om de nuvarande byrådirektörsbefattningarna, hvilkas innehafvare samtliga äga högre utbildning och mångårig erfarenhet, indroges och utbyttes mot öfverdirektörsbefattningar. Föreståndareskapet å de respektive byråerna måste då öfverlämnas till en därtill lämplig tjänsteman å byrån.

Till lättande af göromålen skulle väsentligen bidraga, om från antalet pleniärenden (§ 20 i kungl. instruktionen) afskildes alla sådana, i fråga om hvilka den gemensamma behandlingen är af mera formell art. Dessutom kunde väl ett stort antal ärenden, som för närvarande kräfva kunglig stadfästelse, öfverlämnas till styrelsens afgörande.

Af allra största betydelse för lättande af styrelsens arbetsbörda vore emellertid utan tvifvel en strängare begränsning af de ärenden, som måste behandlas af styrelsen, och afskiljande af alla sådana, som kunde öfverlämnas till distriktsförvaltningarna. Det förefaller mig, som om bestämmelserna i §§ 1—8 i kungl. instruktionen på det hela taget kunde bibehållas, ty det, som där nämnes om styrelsens verksamhetsområde, öfverensstämmer på det hela taget med en *öfverledningss* befogenheter och skyldigheter. Denna den högre myndighetens egenskap torde emellertid kunna framhållas ännu tydligare på det sätt, som i § 2 af förvaltningsordningen för preussiska statsbanorna skett i fråga om ministerns åligganden. Redan i § 1 i kungl. instruktionen borde väl äfven distriktsförvaltningarna angifvas såsom det organ, hvilket under styrelsen har den omedelbara förvaltningen och utöfvandet af tjänsten inom sitt distrikt. Under det att i § 1 i den preussiska förvaltningsordningen heter, att förvaltningen af

Digitized by Google

statsbanorna sker under fackministerns öfverledning, måste den grundläggande bestämmelsen i den nya svenska förvaltningsordningen lyda ungefär på följande sätt:

»De svenska statsbanorna förvaltas enligt Kungl. Maj:ts bestämmelser genom styrelsen, hvilken det åligger att utöfva öfverledningen och att reglera tjänsten i allmänhet, och genom de styrelsen underställda distriktsförvaltningarna, hvilka inom sitt område äga att besörja den lokala förvaltningen och tjänstens utförande».

För att genomföra den omorganisation, som jag tänker mig, är af vikt att företrädesvis taga hänsyn till följande omständigheter:

Begränsningen af göromålen mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna måste göras skarp och klar, så att såväl de öfver- och underordnade myndigheterna själfva som ock de dithörande tjänstemännen noga känna de gränser, inom hvilka deras verksamhet får röra sig, och så att alla tvifvel, om det är styrelsen eller distriktsförvaltningen, som äger att bestämma i ett visst fall, upphöra. Härvid bör man sträfva att i största möjliga omfattning lätta styrelsens arbetsbörda, under det att distriktsförvaltningarna böra inom de uppdragna gränserna gifvas största möjliga själfständighet och rörelsefrihet. Vidare måste också, såsom redan nämnts, distriktsförvaltningarnas organisation omgestaltas, så att en lifligare samverkan äger rum inom distriktsförvaltningarna, och dessa mer än hittills framstå som verkliga enheter.

I fråga om den första viktigaste punkten, en annan begränsning än den hittillsvarande af såväl styrelsens som distriktsförvaltningarnas uppgifter och befogenheter, tillåter jag mig förutskicka den anmärkningen, att ett klagomål, som jag hört från de mest olika håll, är det, att den nuvarande instruktionens bestämmelser icke äro tillräckliga och särskildt att den i densamma på flera ställen ifrågasatta arbetsordningen (se § 10 i slutet, företrädesvis § 63, § 73, mom. 2) hittills icke blifvit utfärdad. Det ligger utom min uppgift att här framställa i enskildheter gående förslag rörande befogenheternas begränsande; jag torde dock här böra antyda den väg, på hvilken det synes mig lättast vara möjligt att gent emot nu gällande *instruktion* och *praxis* åstadkomma ett *lättande* af styrelsens arbetsbörda och en betydlig utvidgning af distriktsförvaltningarnas befogenheter. För detta ändamål måste i den instruktion, som kommer att framläggas till stadfästelse, först och främst styrelsens befogenhet som öfverordnad myndighet noga angifvas och begränsas, så att allt, som *icke* är styrelsen förbehållet, afgöres af distriktsförvaltningarna. Därvid torde bestämmelserna i §§ 2—5 i den preussiska förvaltningsordningen kunna tjäna till föredöme, hvarvid tyngdpunkten ligger på den korta men oändligt

Digitized by Google

innehållsrika § 2. Vidare borde det uttryckligen bestämmas, att styrelsen har öfverinseendet öfver de styrelsen omedelbart underställda distriktsförvaltningarna. Därjämte måste gifvetvis, med hänsyn till olikheten i förhållandena, de uppgifter, som förbehållas styrelsen blifva både flera och mer vidtgående, och slutligen måste naturligtvis de i nämnda paragraf bestämda siffergränserna i allmänhet dragas mycket trängre. Förutom dessa förbehåll vill jag endast nämna följande göromål, hvilka obetingadt måste förbehållas styrelsen: framför allt upprättandet af förslag till stat för järnvägsförvaltningen och fastställandet af särskild stat för distriktsförvaltningarna; anskaffandet af alla sådana *materialier*, hvilkas anskaffande synes lämpligen böra ske enhetligt för hela förvaltningsområdet; nyanskaffning af all *rullande materiel; vagnfördelning;* hela *tariffväsendet;* godkännande af *öfverenskommelser* med främmande banförvaltningar *angående gemensamma angelägenheter; antagande* och *befordrande* af tjänstemän från en viss grupp uppåt; förvaltning af *välfärdsinrättningar* (pensionskassor o. s. v.), så framt de äro gemensamma för hela statsbanenätet. Jag afstår från ytterligare uppräknande, då jag endast velat anföra några exempel på den ungefärliga omfattningen af den befogenhet, styrelsen enligt min åsikt bör äga, en befogenhet, som vida öfvergår den preussiska järnvägsministerns och som i flera afseenden sammanfaller med de preussiska järnvägsdirektionernas arbetsområden.

Begränsas denna myndighet skarpt på af mig angifvet sätt, så kvarstår för distriktsförvaltningarna en mycket enkel ram för deras arbetsområde och befogenhet: de hafva att under styrelsens öfverledning och efter allmänna eller speciella anvisningar självständigt handhafva den lokala förvaltningen inom sitt distrikt, såvida icke förvaltningsgöromålen äro förbehållna styrelsen. Därmed skulle distriktsförvaltningarna erhålla karaktären af självständiga förvaltningsorgan, hvilka skulle äga att på samma sätt som de preussiska järnvägsdirektionerna, om ock i förminskad skala, förvalta sitt distrikt.

Jag tror, att på detta sätt antalet af de ärenden, i hvilka distriktsförvaltningarna måste inhämta styrelsens beslut, skulle jämfördt med nu minskas i utomordentligt hög grad; särskildt skulle det stora antalet betydelselösa, mest rent formella ärenden af dylikt slag bortfalla. Å andra sidan skulle distriktsförvaltningens arbetsområde, dess maktbefogenhet, dess inflytande och därigenom hela myndighetens ställning och anseende äfvensom tjänstemännens arbetslust ökas.

Det återstår nu endast att gifva en bild af distriktsförvaltningarnas *inre* organisation, såsom jag tänkt mig den. Liksom hos styrelsen skulle jag vilja hos distriktsförvaltningen borttaga den skarpa afdelningsskill-

Digitized by Google

naden, som befrämjar »ressortpartikularismus» och skadar det helas enhet. Distriktschefens ställning skulle, liksom generaldirektörens i styrelsen, blifva i hufvudsak oförändrad. Under hans ledning borde emellertid icke särskilda afdelningsdirektörer utan ledamöter af distriktsförvaltningen verka, hvilka skulle äga att enligt en af styrelsen uppgjord arbetsfördelningsplan afgöra ärendena å distriktsförvaltningens vägnar. Härvid skulle medverkan af andra medlemmar (kodezernat) förekomma i samma omfattning, som jag ofvan under styrelsen framhållit. Det skulle naturligtvis foga sig så, att en ledamot företrädesvis finge till uppdrag att besörja den nuvarande maskindirektörens och en annan den nuvarande bandirektörens göromål. Det vore enligt min åsikt naturligt, om distriktschefen själf bearbetade administrativa afdelningens ärenden, men däremot vore det ingalunda *nödvändigt*, att han tillika vore trafikdirektör. Man kunde t. ex., om distriktschefen vore en man med högre utbildning inom byggnadsteknikens område, mycket väl uppdraga åt honom att helt och hållet eller delvis sköta bandirektörens åligganden, under det att för trafiksaker skulle finnas en annan ledamot, åt hvilken samtidigt möjligen kunde uppdragas äfven andra göromål t. ex. underhållet af ställverk och signalanläggningar. Likaledes synes det vara tillrådligt, att man i distriktsförvaltningen insatte en särskild ledamot för de egentliga *trafik*-sakerna (Verkehrssachen) i inskränkt bemärkelse. Denne dezernent skulle äga att bearbeta hela expeditionsväsendet i person- och godstrafiken; alla reklamationer i denna trafik tillkomme honom; alla tariffrågor, så framt de öfverlämnades från styrelsen för utlåtande, trafikanternas behof, industriens utveckling, handelspolitiska frågor skulle han hafva att behandla. Vagnparkens utnyttjande genom trafiken, vagnomlastningarna i styckegodstrafiken o. s. v. borde vara föremål för hans uppmärksamhet. »Föreståndarens för trafikinspektionen (Verkehrsinspektion) förnämsta uppgift består i det ständiga upprätthållandet af en liflig förbindelse mellan järnvägsförvaltningen och trafikintressenterna.» — »Det är äfven hans uppgift att för allmänheten klargöra järnvägsförvaltningens inrättningar och anordningar och därigenom förebygga klagomål.» Så lyder det i § 4 i preussiska instruktionen för trafik*inspektions*föreståndarne (Verkehrsinspektion). Jag förordar icke anordningen som sådan, men tror, att det mycket väl finnes lämpliga uppgifter i distriktsförvaltningarna för en med sådana och liknande uppgifter utrustad ledamot. I många saker skulle dezernenten för den egentliga driften medverka. I fråga om en därtill lämplig person vore det ganska mycket att rekommendera, att distriktschefen själf öfvertoge dezernatet i trafiksaker (Verkehrssachen).

Jag antager, att i och med inrättandet af ett sådant dezernat för

Digitized by Google

hvarje distriktsförvaltning, det skulle vara möjligt att till någon del indraga de nu befintliga trafikinspektörsbefattningarna och fördela deras göromål på dezernaten för trafik (Verkehr) och drift (Betrieb) i distriktsförvaltningarna. Därigenom kunde en väsentlig förenklig ernås i de nuvarande distriktsförvaltningarnas organisation, som skulle befrias från trafikinspektörernas underinstans. Då det emellertid finnes lifliga trafikcentra, såsom Falköping, Norrköping, Hälsingborg och Umeå, hvilka icke äro säten för distriktsförvaltning, så torde det vara nödvändigt att för dylika mera aflägsna ställen jämte dem närliggande områden bibehålla trafikinspektörsinstitutionen.

Enligt den nuvarande organisationen för distriktsförvaltningarna har hvar och en af direktörerna (medlemmarne af distriktsförvaltningarna) i viss mån vid sin sida en assistent i form af en baningenjör, maskiningenjör eller trafikinspektör, som har att biträda den förre i utöfningen af hans göromål. I den mån dessa platser förvaltas af med högre utbildning å sina resp. områden utrustade, till medelåldern komna personer, hvilka besitta längre tids erfarenhet å järnvägsområdet, kan det ifrågasättas, om man icke, liksom jag i fråga om styrelsen föreslagit beträffande byrådirektörerna, borde förändra dessa platser till *ledamots*befattningar i distriktsförvaltningarna och gifva innehafvarne ett självständigt lokalt verksamhetsområde. Man skulle därigenom höja dessa tjänstemäns arbetslust, och arbetsområdena för de särskilda befattningshafvarne blefve därigenom mindre och mer öfverskådliga. Genom föreskriften om kodezernat i alla viktigare ärenden, skulle enheten i ärendenas behandling bevaras. Resp. dezernats *allmänna* ärenden skulle gifvetvis öfverlämnas till den dugligaste och mest erfarne — i regel den äldre af flere medlemmar.

I alla viktigare ärenden skulle naturligtvis distriktschefen medverka och jämte ledamöterna underteckna de fattade besluten, på samma sätt som ofvan framhållits beträffande styrelsen. Men ej heller här behöfdes någon särskild föredragning; med undertecknandet skulle vara nog. I öfrigt skulle äfven för distriktsförvaltningarnas verksamhet gälla den grundsatsen, att allt, som möjligen kunde afgöras muntligt, skulle afgöras på detta sätt; ledamöterna måste ständigt stå i muntlig förbindelse med hvarandra och med distriktschefen, och skriftväxling dem emellan skulle så vidt ske kunde undvikas. Äfven förbindelsen med de underordnade myndigheterna, stationer, banmästareafdelningar o. s. v., måste såvidt möjligt ske muntligt. För detta ändamål vore i afseende å distriktsförvaltningarna den bestämmelsen att rekommendera, att dezernenterna skulle äga att så ofta som möjligt beresa sina sträckor och därvid å ort och ställe afhandla samtliga frågor med vederbörande myndigheter och, om möjligt, däri träffa af-

Digitized by Google

görande. Ändamålsenligast vore, att i fråga om angelägenheter, som berörde flera dezernenter, de ifrågavarande ledamöterna öfverenskomme om gemensamma resor.

Jag tror, att det på detta sätt skulle lyckas inblåsa nytt lif i den för närvarande något lama distriktsförvaltningsinstitutionen. Den skulle då blifva, hvad den enligt kungl. instruktionen af 1897 bort vara, men icke blifvit, den egentliga linjeförvaltningens organ, med utsträckt befogenhet, rika uppgifter och liflig verksamhet i det densamma anförtrodda områdets intresse. Den skulle ock blifva i stånd att sörja för den personal, som stode under dess ledning, väcka personalens intresse för tjänsten och verka lifvande och främjande för trafiken åt alla håll.

Naturligtvis är *person*frågan framför allt viktig; särskildt beror mycket på distriktschefens personlighet, då maskineriets obehindrade gång till stor del beror på hans initiativ och hans inflytande. Det är enligt min åsikt af ringa betydelse, huruvida distriktschefen är en person med högre byggnadsteknisk, maskinteknisk, trafikteknisk eller administrativ utbildning, om han blott har en rik erfarenhet i järnvägstjänsten, och framför allt måste han vara en man med öppen blick, med stark vilja och med hjärta för den under honom stående personalen. Engelsmannen säger: »Not measures but men»; jag menar, att det rätta är: »measures *and* men.»

Slutligen torde jag böra med några ord beröra en ur de preussiska statsbanornas historiska utveckling härflytande betänklighet mot inrättandet af distriktsförvaltningar, som också flere gånger återkommer i den »administrativa historiken»: jämförelsen med de genom den preussiska förvaltningsordningen af 1895 upphäfda s. k. *trafikamten*, med hvilkas organisation jag är synnerligen förtrogen, då jag under åren 1879—1899 har inrättat och ledt icke mindre än tre dylika (i Thorn, Magdeburg och Braunschweig). Dessa trafikamt, hvilka för öfrigt under 15 år vid tiden för statens inköp af järnvägar i stor skala gjort stora tjänster, upphäfdes, emedan de väsentligen hade *samma* funktioner som järnvägsdirektionerna. I följd däraf var det nämligen ett mångregerande och ett mångskrifveri; de viktigaste ärendena bearbetades *dubbelt* och därigenom uppstod ett öfvermått af personal och arbete. Jämförelsen mellan trafikamten och distriktsförvaltningarna slår i hvarje fall icke längre in enligt de af mig antydda grundlinjerna för en omorganisation; i Preussen fanns det på trafikamtens tid 3 instanser: ministeriet som öfverledning och uppsiktsmyndighet, järnvägsdirektionerna som de egentliga förvaltningsmyndigheterna, under hvilka stodo trafikamten som självständiga myndigheter för uppfyllande af *samma* ändamål inom små områden. Omorganisationen af 1895 föreskref, att järnvägsdirektionerna, utan trafikamten som mellaninstans, skulle öfver-

Digitized by Google

taga den omedelbara förvaltningen, och att för tjänstens utförande endast inspektörer, ej självständiga myndigheter såsom trafikamten, skulle tilldelas dem. I Preussen finnas sålunda för närvarande 2 instanser: öfverledning och omedelbar förvaltning med biträde af inspektioner. I Sverige har enligt de af mig utvecklade grunddragen styrelsen i ännu högre grad än det preussiska ministeriet öfverledningen, medan under styrelsen distriktsförvaltningar öfvertaga den omedelbara förvaltningen, likaledes delvis med biträde af inspektörer för tjänstens utförande. Ville man upphäfva distriktsförvaltningarna, skulle vid förvaltningen af de svenska statsbanorna finnas endast *en* instans, styrelsen. Detta är emellertid omöjligt med hänsyn till nätets utsträckning äfvensom den ständigt växande omfattningen af de föreliggande uppgifterna, såsom jag tror mig hafva påvisat. Distriktsförvaltningarna böra, såsom jag tänkt mig deras verksamhet, med hänsyn till befogenhet snarare jämföras med en preussisk järnvägsdirektion, om ock med vida mindre verksamhetsområden, än med de förutvarande preussiska trafikamten, hvilkas områden voro mycket mindre än distriktsförvaltningarnas och hvilkas verksamhet i mycket hämmades af direktionsmellaninstansen. Olikheten i förhållanden medför gifvetvis, att styrelsens verksamhet i många fall griper in på sådana områden (t. ex. tariffväsendet, anskaffningarna), som med hänsyn till nätets jättelika omfång och trafikens storlek i Preussen behandlas af direktionerna. Likväl blir enligt min fasta öfvertygelse ett fullt tillfredsställande verksamhetsområde kvar för distriktsförvaltningarna, inom hvilket de kunna utveckla en synnerligen nyttig verksamhet. I sanning ett högeligen önskvärdt mål.

Berlin i slutet af oktober 1906.

v. Mühlenfels.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

HDI
HB 3FP8 L

1906

Sweden –

Järnvägskommitten

Underdånigt betänkande

Digitized by Google

Digitized by Google